NYUGATI PÁLYAUDVAR ÉS KÖRNYEZETÉNEK MEGÚJÍTÁSA
MEGHÍVÁSOS ÉPÍTÉSZETI TERVPÁLYÁZAT

ZÁRÓJELENTÉS



A jelen dokumentum a BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt. (**Kiíró**) által kiírt, a tervpályázati eljárások szabályairól szóló 310/2015. (X.28.) Korm. rendelet (**Tervpályázati rendelet**) 31-32 § - a szerinti, a Nyugati pályaudvar és környezetének megújítása meghívásos építészeti tervpályázat (**Tervpályázat**) Bíráló Bizottsága által a Tervpályázati rendelet 25. § (3) bekezdése szerint készített zárójelentése (**Zárójelentés**), mely a Bíráló Bizottság a tervpályázattal kapcsolatos írásbeli összegzését tartalmazza az Kiíró számára az alábbiak szerint.

1. A TERVPÁLYÁZAT KIÍRÓJA, CÍME, CÉLJA, FORMÁJA ÉS JELLEGE

1.1. A Tervpályázat Kiírója

BFK Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.

1027 Budapest, Horvát utca 14-26.

1.2. A Tervpályázat címe

A Nyugati pályaudvar és környezetének megújítása meghívásos építészeti tervpályázat.

1.3. A Tervpályázat célja

Kiíró jelen Tervpályázat keretében olyan modern, a legkorszerűbb, nagyforgalmú vasútüzemi elvárásoknak megfelelő, és a műemléki örökséget tiszteletben tartó, – a Tervpályázat tervezési programjában meghatározott – épületegyüttesre és környezetrendezésre vonatkozóan várt építészeti javaslatokat, amelyek a lehető legmagasabb színvonalon képesek kiszolgálni az előírt funkciókat és teljesíteni a tervpályázati dokumentációban (**Dokumentáció**) meghatározott értékelési szempontokat.

A Tervpályázat célja, hogy a tervpályázati eljárást követően kerüljön sor a vonatkozó Tervpályázati rendelet 9.§ (2) bekezdése szerinti, hirdetmény közzététele nélküli tárgyalásos közbeszerzési eljárás lefolytatására, és az alapján a tervezési szerződés megkötésére.

1.4. A Tervpályázat formája és jellege

A tervpályázati eljárás formája: közösségi értékhatárt meghaladó értékű, meghívásos, egyfordulós tervpályázat.

2. A TERVPÁLYÁZAT LEBONYOLÍTÁSÁNAK MENETE

A Tervpályázat lebonyolítására különösen az alábbi jogszabályok, illetve feltételek alapján került sor:

- Magyarország vonatkozó hatályos jogszabályai,
- A 2015. évi CXLIII. Közbeszerzési törvény (**Kbt.**),
- A 310/2015. (X. 28.) Korm. rendelet a tervpályázati eljárásokról,
- A 424/2017. (XII.19.) Korm. rendelet, Az elektronikus közbeszerzés részletes szabályairól (**Ekrsz**).

A Tervpályázat megindítására az Európai Unió Hivatalos Lapjában **2021/S 203-531205** iktatószámon megjelent, majd **2021/S 209-548335** és **2021/S 236-622582** iktatószámon megjelent hirdetményekkel módosított tervpályázati kiírást (**Kiírás**) tett közzé, majd 2022.01.14-én, a kérdésekre adott válaszokkal véglegesítésre került a Dokumentáció.

3. A TERVPÁLYÁZAT BÍRÁLATI LEBONYOLÍTÁSÁNAK MENETRENDJE, ÜTEMEZÉS

3.1. A bírálat menetrendje

A Tervpályázat bírálatát a Kiíró a kiírásban rögzített határidők figyelembevételével bonyolította le az alábbiak szerint:

A nyomtatott formában beérkezett csomagküldemények bontása, valamint az elektronikusan beérkezett pályaművek elektronikus bontása	2022.03.01. 13:30
A Bíráló Bizottság plenáris ülése 1. nap	2022.03.16. 08:30
A Bíráló Bizottság plenáris ülése 2. nap	2022.03.17. 10:00
A Bíráló Bizottság plenáris ülése 3. nap	2022.03.18. 08:30
Előzetes településképi vélemény	2022.03.23.
A Pályaművek szerzőinek felfedése	2022.03.24.
Eredményhirdetés	2022.03.26.

3.2. A beérkezett pályaművek száma és állapota

A pályaművek beérkezésének határideje digitális és nyomtatott formában	2022.03.01. 12:00
Határidőre beérkezett pályaművek száma	12 db
A nyomtatott formában beérkező pályázati csomagok bontása	2022.03.01. 13:30

A Bíráló Bizottság minden pályaművet határidőn belül benyújtottnak fogadott el. A felbontás előtt a titokgazda a csomag küldeményén szereplő beadási számot leragasztotta és bírálati kódszámra cserélte, majd a Bíráló Bizottság bontáson jelenlévő tagjai kézjegyükkel hitelesítették és bírálati sorszámmal látták el az adott pályamű minden egyes dokumentumát. A bírálati sorszámot csak a titokgazda tudta beazonosítani a beadási számmal.

Formai és tartalmi szempontból a Bíráló Bizottság olyan hiányosságot nem talált, ami ellehetetlenítette volna bármelyik pályamű értékelését, valamint valamennyi pályamű megfelelt a Kiírás és a Dokumentáció feltételeinek, ezért nem zárt ki egy pályaművet sem.

3.3. A pályaművek értékelésének szempontjai

A Bíráló Bizottság a beérkező pályaműveket az alábbi szempontok szerint értékelte:

3.3.1. Igazodás a környezethez

A Bíráló Bizottság pozitívan értékelte, ha az épületegyüttes:

- építészeti összhatása, a megmaradó és a tervezett épületek, bővítések tömegeinek megfelelő aránya, városképi megjelenése gazdagítja a történeti környezetet;
- egyedi megjelenésű, a műemléki értékeket tiszteletben tartó, önálló identitással rendelkezik;
- egységeihez kapcsolódó városias közösségi terek kialakítása a városlakók, a terület használó várakozók és tovább utazók számára egyaránt városias térélményt nyújt (rálátás, kilátás, tájékozódás, kulturált időtöltés);
- színvonalasan gazdagítja a kialakult városképet, párbeszédet folytat a szomszéd környezettel és a meglévő struktúrákkal – különösen a megmaradó műemlék és védett épületekhez való viszonyulásban, valamint a kialakult forgalmi csomópont adottságaival;
- megközelítése egyszerű, áttekinthető úgy gyalogosan a közösségi közlekedés megállói felől, mint kerékpárral vagy gépkocsival, minden közlekedési ág számára biztosítja a komfortos átszállást és módváltást;
- kapcsolódik a város zöldhálózati rendszeréhez, összeköti a környező városrészek gyalogos, kerékpáros és zöld hálózatait.

BUDAPEST FEJLESZTÉSI KÖZPONT
1027 Budapest, Horvát utca 14-26., telefon: +36 1 445-4501, e-mail: vezerigazgato@bfk.hu

3.3.2. Építészet és tömegalkotás

A Bíráló Bizottság pozitívan értékelte, ha az épületegyüttes:

– építészeti összhatása, tömegeinek aránya emeli a környezet minőségét, kortárs módon kapcsolódik a környezet gazdag történeti múltjához;

– a vasútépítészet történeti hagyományaira építve, de kortárs módon, a legújabb technológiákhoz igazodva hoz létre dinamikusan működő, nagy forgalmú fedett-nyitott tereket, amelyek szervesen kapcsolódnak a környező közterületekhez;

– Magyarország új, reprezentatív érkezési csarnokaként működik és ezt erősítő építészeti minőséget képvisel;

– egyszerre képes kielégíteni a napi ingázók, az időszakos távolsági utazók, a nemzetközi utasforgalom funkcionális igényeit, ugyanakkor a budapesti és környékbeli lakosok mindennapi életét is gazdagítja színvonalas kereskedelmi-szolgáltató funkciókkal;

– egyedi, innovatív külső és belső megjelenésű, a környezet jellegzetes része;

– külső és belső tereinek építészeti minősége magas színvonalú;

– térkapcsolatai sokrétűek, ugyanakkor tiszták és könnyen értelmezhetőek az egyszeri utazók számára is, használati lehetőségeik rendeltetésüknek, szerepüknek megfelelően differenciáltak;

– épületszerkezetei a műemlékhez igazodva korszerűek, időtállóak, anyaghasználata innovatív, alacsony környezetterheléssel és energiafelhasználással előállított építőanyagokat alkalmaz;

– hatékony és egyszerű épületüzemeltetést és vasútüzemeltetést támogató építészeti megoldásokat javasol;

– tájépítészete érvényesíti az ökológiai szempontokat, hozzájárul a városrészek klímaváltozáshoz való alkalmazkodásának javításához;

- megvalósítása a műemléket tiszteletben tartó, de innovatív építési technológiát, technológiákat alkalmaz;
- szakaszolása, ütemezhetősége biztosítja a pályaudvari funkciók akár ideiglenes áthelyezéssel történő működtetését.

3.3.3. Tervezési program és funkció

A Bíráló Bizottság pozitívan értékelte:

- a tervezési program követelményeinek betartását;
- a funkcionális kapcsolatok színvonalas megoldását;
- a közlekedési rendszerek egyszerű, áttekinthető kialakítását;
- a korszerű vasútüzem szakmai szempontjainak és a műszaki mellékletként kiadott pályageometriának és peronelrendezésnek való megfelelést;
- a regionális közlekedési csomóponthoz illeszkedően, ahhoz kapcsolódóan reális léptékű, üzletileg fenntartható vendéglátó, kereskedelmi-szolgáltató funkciók elhelyezését, kiegészítve a komplexum léptékének és helyzetének megfelelő kulturális és irodai funkciókkal;
- a közlekedési csomópont alapvető funkcionalitását kiegészítő, azokra építő létesítmények, funkciók elhelyezését a kapcsolódó tervezési területeken;
- a környékbeliek számára napi szinten használható, a városi zöldhálózatba illeszkedő közterületek és zöldfelületek kialakítását;
- a fenntarthatóság követelményeinek érvényesülését.

3.3.4. Gazdasági szempontok (beruházási és üzemeltetési költségek)

A Bíráló Bizottság pozitívan értékelte, ha az épületegyüttes:

- kivitelezésének várható költsége kedvező a várható tervezési díjra is tekintettel;
- az innovatív, ötletgazdag megfogalmazás mellett, takarékos költségű szerkezeti megoldásokkal és anyagokkal került megtervezésre;
- gazdaságos területhasználatot biztosít;
- megvalósítása alatt is jó ellátási színvonalon és költséghatékony módon biztosíthatók az ideiglenes pályaudvari funkciók;
- fenntartásának várható költsége kedvező, az épületegyüttes funkcionális mixe elősegíti az épület fenntartásának finanszírozását;
- környezetét ingatlanpiaci szempontból felértékeli;
- üzemeltetése és karbantartása energia- és erőforrás-hatékony;
- figyelembe veszi az üzemeltetésnél a karbonsemlegesség szempontjait és a klímavédelmi szempontokat.

4. A TERVPÁLYÁZAT EREDMÉNYEINEK ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉSE

4.1. A bírálat munkamódszere

A Bíráló Bizottság a Tervpályázat során közreműködő szakértők véleményét kikérve a pályaműveket felbontásuk után részletesen áttanulmányozta, és az értékelhető megoldások alapján a Tervpályázatot eredményesnek tartja.

Az értékelés során a Bíráló Bizottság célja az volt, - összhangban a kiírásban és a Dokumentációban szereplő értékelési szempontokkal - hogy kiválassza azt a pályaművet, amely a Nyugati pályaudvar fejlesztése és kapacitásbővítése mellett egyben a városfejlesztési szempontokra is releváns választ ad.

Az értékelés során fontos szempont volt, hogy a tervezett terek és épületek, a magyar vasúthálózat nemzetközi, távolsági és elővárosi szegmensére vonatkozó közlekedési célok megfelelő kiszolgálása mellett, méltó módon őrizzék a műemléki és építészeti értékeket, és élhető, magas színvonalú városi környezetet teremtsenek.

A Tervpályázat Kiírója az alábbi sajátos építészeti, vasútépítési és városépítési követelményeket fogalmazta meg:

– A vasútépítészet történeti hagyományaira építve, de kortárs módon, a legújabb technológiákhoz igazodva hozzon létre dinamikusan működő, nagy forgalmú fedett-nyitott tereket, amelyek szervesen kapcsolódnak a környező közterületekhez.

– Az épületegyüttes színvonalasan gazdagítsa a kialakult városképet, folytasson párbeszédet a szomszéd épületekkel – különösen a megmaradó műemlék és védett épületekhez való viszonyulásban.

– A megújuló pályaudvar Magyarország új, reprezentatív érkezési csarnokaként működjön és ezt erősítő építészeti minőséget képviseljen.

- Térkapcsolatai sokrétűek, ugyanakkor tiszták és könnyen értelmezhetőek legyenek az egyszeri utazók számára is, használati lehetőségei rendeltetésüknek, szerepüknek megfelelően differenciáltak legyenek.
- Megközelítése legyen egyszerű, áttekinthető úgy gyalogosan, a közösségi közlekedés megállói felől, mint kerékpárral vagy gépkocsival, minden közlekedési ág számára biztosítsa a komfortos átszállást és módváltást.
- Kapcsolódjon a város zöldhálózati rendszeréhez, kösse össze a környező városrészek gyalogos, kerékpáros és zöld hálózatait, csökkentse a vasút mai területhasználatot kettévágó hatását.
- A regionális közlekedési csomóponthoz illeszkedően, ahhoz kapcsolódóan, reális léptékű, üzletileg fenntartható vendéglátó, kereskedelmi-szolgáltató funkciók legyenek a területen elhelyezve, kiegészítve a komplexum léptékének és helyzetének megfelelő kulturális és irodai funkciókkal.
- Tájépítészete és környezetformálása érvényesítse az ökológiai szempontokat, járuljon hozzá a csatlakozó városrészek klímaváltozáshoz való alkalmazkodásának javításához.
- Az innovatív, ötletgazdag megfogalmazás mellett, takarékos költségű szerkezeti megoldásokkal és anyagokkal kerüljön megtervezésre.
- Épületszerkezetei a műemlékhez igazodva korszerűek és időtállóak legyenek, anyaghasználata legyen innovatív. Alacsony környezetterheléssel és energiafelhasználással előállított építőanyagokat alkalmazzon.
- Az együttes majdani kivitelezés kori szakaszolása, ütemezhetősége biztosítsa a pályaudvari funkciók akár ideiglenes áthelyezéssel történő működtetését.

A Bíráló Bizottság a bírálati munkáját a szakértői testület értékeléseinek figyelembevételével végezte.

A szakértők testülete az alábbi hat munkacsoportba szerveződött:

- Vasúti Munkacsoport,
- Városi Közlekedési Munkacsoport,
- Városépítészeti Munkacsoport,
- Városfejlesztési, Ingatlanfejlesztési és Szabályozási Munkacsoport,
- Építészeti Munkacsoport,
- Zöldterület- fejlesztési Munkacsoport.

A Bíráló Bizottság a pályaművek részletes megvitatása során az alábbi megállapításokat tette.

4.2. Vasútépítés

- A pályaművek a kiírás alapvetéseinek a kiadott vágánykép integrálásának tekintetében megfeleltek. Kivételt képzett ez alól az NTP_02 sorszámú pályamű a felszíni vágánykép kismértékű módosításával, valamint az NTP_11 sorszámú pályamű a felszíni vágányok térszint alá süllyesztésével, ami olyan nagymértékű változtatás volt, amit a Bíráló Bizottság nem tudott elfogadni.
- A mélyállomási vágány- és peronelrendezést átnézeti alaprajz hiányában érdemben nem lehetett vizsgálni az NTP_05 és NTP_06 sorszámú pályaművek esetében.
- Az NTP_01, NTP_04 és NTP_08 sorszámú pályaművek esetében az utasforgalmi terek méretezése, vonalvezetése és kapcsolatrendszere az Eiffel csarnok alatt példaértékű volt, azonban az északi részeken ezek az irányok kevésbé voltak kidolgozottak. Az NTP_01 sorszámú pályamű Nyugati téri aluljáró bekötése nem volt optimális, az NTP_09 sorszámú pályamű galériaszintje azonban kiemelkedő volt, mind funkcionalitás, mind kidolgozottság tekintetében.
- A Mélyállomás, a közbenső aluljárószint és az M5 metróállomás közötti utasforgalmi kapcsolatot jól oldotta meg az NTP_01 és NTP_09 sorszámú pályamű egyaránt.

- A Ferdinánd-tengellyel és a Westend bevásárló központtal való közvetlen kapcsolatra kevés pályamű tett javaslatot. A Bíráló Bizottság a jó, illetve könnyedén továbbfejleszthető megoldásuk miatt értékelte az NTP_07 és NTP_09 sorszámú pályaműveket.
- A külsőtéri vasútüzemi helyiségek helyét az NTP_09 sorszámú pályamű jól határozta meg, átgondolt üzemi funkciókkal a XIII. vágány mellett, és az egyéb vasútüzemi helyiségek aluljáró szinti elhelyezése is megfelelő volt (mint pl: az NTP_01 és NTP_04 sorszámú pályaművek esetében).
- A kereskedelmi kiszolgálás és az utasforgalmi funkciók több pályaműnél is végiggondolatlanok voltak (NTP_02, NTP_06, NTP_10 és NTP_12 sorszámú pályamű). A funkciók jól megoldottak, de a logisztikai lehetőségek kidolgozatlanok voltak az NTP_04 és az NTP_08 sorszámú pályaművek esetében. Az NTP_09 sorszámú pályamű a logisztikát jól kezelte, a terveken további potenciális fejlesztési lehetőségek voltak adottak.
- A Bíráló Bizottság elfogadta a Westend Parkolóház és a tetőkert megtartását (mint pl: NTP_01 és NTP_04 sorszámú pályaművek esetében), de jónak tartotta azt a megoldást is, amikor a tetőkert helyére új csarnokfedés kerül (mint pl.: NTP_08 és NTP_09 sorszámú pályaművek esetében).

4.3. Városi közlekedés

- A Bíráló Bizottság nem értett egyet azzal a javaslattal, hogy az elbontandó felüljáró helyett aluljáró alagút épüljön a Váci út és Bajcsy-Zsilinszky út között (NTP_02 sorszámú pályamű).
- A Kiírónak nem volt szándéka a 4-6 villamos megállóinak áthelyezése, azonban az NTP_01 és NTP_02 sorszámú pályaművekben jelentős áthelyezés szerepelt. Az NTP_02, NTP_03, NTP_09 és NTP_11 sorszámú pályamű az M3 metró és a villamos kapcsolatát megszüntette, de új kapcsolatról nem gondoskodott.

- A pályaművek jelentős része a Ferdinánd híd helyett alagutat javasolt. Az NTP_01 és NTP_09 sorszámú pályamű a hidat módosítva megtartotta, az NTP_11 sorszámú pályamű a Ferdinánd utat a megemelt park felszínén vezette át. Az NTP_08 pályamű a Ferdinánd alagutat merőlegesen kivezette a Podmaniczky utcára, ezzel kiszélesítve az utcát. A Bíráló Bizottság a megoldással nem értett egyet.
- A Podmaniczky utcai oldalon vezetett kerékpár útvonalak közül a Bíráló Bizottság azokat a megoldásokat tartotta megfelelőnek, amelyek a kerékpár utakat a lineáris parkon vezették keresztül (NTP_05, NTP_06, NTP_07, NTP_08, NTP_ 09, NTP_10 és NTP_11 sorszámú pályaművek).
- Gyalogosan és kerékpárral közlekedők számára a Bíráló Bizottság azokat a megoldásokat tartotta jónak, amelyek a vasút által elvágott területeket megfelelő számú átjáróval és zöld átvezetéssel kötötték össze (NTP_03, NTP_04, NTP_05, NTP_07, NTP_08, NTP_09 sorszámú pályaművek).
- Gépkocsi parkolók elhelyezésére többféle javaslat érkezett: több Pályamű a Ferdinánd alagútból tette elérhetővé a parkolókat (NTP_02, NTP_04, NTP_05, NTP_07, NTP_10 sorszámú pályaművek). Ezeknél a megoldásoknál felül kell vizsgálni, hogy milyen terhelés jelentkezik az alagutakban. A mélygarázsok megközelítése a Podmaniczky utca felől egyrészt túlzottan terheli az utcát, másrészt a felette lévő park használhatóságát csökkenti (NTP_01, NTP_08, NTP_10, NTP_12 sorszámú pályaművek).
- A kerékpárok elhelyezésére a pályaművekben tett javaslatokkal a Bíráló Bizottság egyetértett. Jó megoldás volt a Nyugati tér alá szervezett kerékpártároló (mint pl: az NTP_02, NTP_10 és NTP_12 sorszámú pályaművekben). A kerékpártároló alagútból való elérése hibás volt (NTP_06 sorszámú pályamű). Nem volt elfogadható az a megoldás, amikor a térszint alatti tárolóba csak felvonóval lehetett lejuttatni a kerékpárokat (NTP_01 és NTP_05 sorszámú pályaművek).

Felszíni, jól megközelíthető, fedett kerékpártárolókat az NTP_09 pályamű tervezett, ami szintén elfogadható.

– A K+R parkolókkal több Pályamű nem foglalkozott. Jó megoldás volt a több helyen való elhelyezés (NTP_05 sorszámú pályamű). Nem volt megfelelő a K+R parkoló elhelyezése a keresztútvonal tengelyében (NTP_01, NTP_09 sorszámú pályaművek). A K+R parkoló elhelyezése az Eiffel téren nem volt elfogadható (NTP_07 sorszámú pályamű).

4.4. Városépítészet

– A Masterplannal kapcsolatban a Kiíró elképzelései a legjobban az NTP_04 és NTP_05 sorszámú pályaművekben érvényesültek, de Funkcionális kialakításukban, léptékükben, a zöld felületek kezelésében és a városrészek összekötésében jó eredmények születtek az NTP_01, NTP_08, és NTP_09 és NTP_12 sorszámú pályaművek esetében is. Túlzó beépítéssel élt az NTP_03, NTP_07 és NTP_10 sorszámú pályamű.

– A Nyugati tér szerkesztése tűnt az egyik legnehezebb feladatnak. Az NTP_04 sorszámú pályamű Felszíni vágányainak peronfedése és az összekötő passzázs nem adott lehetőséget a pályaudvar bejárati térfalának kialakításához, hasonlóan az NTP_09 sorszámú pályamű magas kialakítású, homlokzat nélküli csarnokszerkezetéhez. Az NTP_01 és NTP_08 sorszámú pályaművek visszafogott, de térfalas bejárati homlokzatot alakítottak ki. Az NTP_05 és az NTP_07 sorszámú pályamű térfal felőli homlokzatkialakítása túlzó volt. Az NTP_01 sorszámú pályamű hibásan helyezett mélygarázst és lehajtó rámpát a tér alá. Az NTP_01 és NTP_08 sorszámú pályamű térszervezése a keresztirányú Nyugati tér- Podmaniczky utca gyalogos közlekedési tengelyt elépítette. A Nyugati tér és Eiffel csarnok, mint köztér közötti leggálánsabb, ugyanakkor kissé funkcióhiányos köztéri kapcsolatot az NTP_09 Pályamű adta.

– A köztér-rendszereket, valamint a kapcsolódást a Nyugati tér és a Podmaniczky utca között a Pályaművek egy része jól oldotta meg (NTP_03, NTP_04, NTP_05, NTP_07, NTP_09, NTP_12

sorszámú pályaművek). Az NTP_01 sorszámú pályamű esetében mindkét térszinten sérült a Podmaniczky irányú kapcsolat. Az NTP_08 sorszámú pályaműnél a Nyugati tér aluljáró rendszere rossz irányú bejárattal kapcsolódott a közterekhez. Az NTP_06 sorszámú pályaműben az Eiffel csarnokot kulturális rendezvények tartására alakították ki, teljesen elzárva a kapcsolódó közterektől.

- A lineáris park térrendszere az NTP_01, NTP_04, NTP_05, NTP_08, NTP_12 sorszámú pályaművekben szerepelt a Bíráló Bizottság megítélése szerint megfelelő módon.
- A városrészek összekötése és a zöldfelületek átvezetése kellően hangsúlyos programpont volt, ezért a Bíráló Bizottság különösen is értékelte az NTP_03, NTP_04, NTP_05, NTP_08, sorszámú pályaművekben szereplő zöld átvezetéseket és átkötéseket.
- A Podmaniczky utcai beépítésnél jó légtér arányt és térfalat képzett az NTP_01, NTP_04 és NTP_05 sorszámú pályamű. Az NTP_07 sorszámú pályamű a Podmaniczky utca tengelyébe fasort javasolt, ezzel növelve az utca szélességét. Az NTP_09 sorszámú pályamű a lineáris park északi végét beépítette, ezért ott egy ferde átvezetést tervezett a Vágány utcai oldalra.
- A Kongresszusi Központ elhelyezésénél a Bíráló Bizottság azokat a Pályaműveket tartotta megfelelőnek, amelyek a mélyállomástól (NTP_01 sorszámú pályamű), vagy az aluljáró rendszerből elérhetők (NPT_07, NPT_08 sorszámú pályamű).
- A Bíráló Bizottság pozitívan értékelte azokat a javaslatokat, amelyek a templomot körülvevő területet a kelet-nyugati zöldfolyosó területével összevonták, a Váci úttól az átvezetést a templomot megkerülve oldották meg, és csak a villamosvonalat vezették át a zöldterületen (NTP_03, NTP_05, NTP_09, NTP_10 sorszámú pályaművek).

4.5. Városfejlesztés, Ingatlanfejlesztés és Szabályozás

- A Bíráló Bizottság azokat a pályaműveket tartotta megfelelőnek, amelyekben a beépítési javaslat illeszkedett a városszövethez (NTP_01, NTP_04, NTP_05 sorszámú pályaművek). Az NTP_01, NTP_03, NTP_04, NTP_05 és NTP_09 sorszámú pályaművekben hangsúlyosan szerepelt a Kodály körönd – Szent István park közötti zöld városi tengely.
- A Bíráló Bizottság azokat a pályaműveket értékelte, amelyekben az állomás környezetbe illesztése kedvezően alakult, világos téri rendszerekkel, keresztkapcsolatokkal, jó logisztikai kiszolgálás biztosításával (NTP_01, NTP_04, NTP_08 sorszámú pályaművek). Nem lehetett egyetérteni a vágányok felett tervezett irodaházzal (NTP_05 sorszámú pályamű) vagy kongresszusi központtal (NTP_10 sorszámú pályamű).
- A kereskedelmi és vendéglátó funkciók jó helyre kerültek és jól szervezettek voltak az NTP_03, NTP_04, NTP_05, NTP_07 és NTP_08 sorszámú pályaművekben. Az NTP_05 sorszámú pályamű kereskedelmi funkciókat a vágányok keleti oldalán és a vágányok feletti építményben is kialakított. Az NTP_09 sorszámú pályamű a pályaudvar oldalában, a mélyállomás megnyitása melletti területeken adott kereskedelmi funkciókat.

4.6. Építészet

- A pályaművek mindegyike megfelelt a tervezési program követelményeinek, kivéve az NTP_11 sorszámú pályamű, amelyben a felszíni vágányokat a térszint alá süllyesztette a Tervező.
- Az Eiffel csarnok használatára tett javaslatok egyike sem volt tökéletes. A megoldások közül leginkább az NTP_05, illetve az NTP_01, NTP_04, NTP_ 08 és NTP_09 sorszámú pályaművek feleltek meg a legjobban, azonban az NTP_04 sorszámú pályamű 10% lejtésű levezető rámpája az aluljáró szintre, és az NTP_09 sorszámú pályamű oldalfalainak árkádosítása sem volt elfogadható. Nem lehetett egyetérteni az NTP_10 sorszámú pályaműben a déli üvegfal elé

tervezett galéria beépítésével és az NTP_06 sorszámú pályamű rendezvénytérre tett javaslatával.

- Az aluljáró és mélyállomási szintek terveiben azokat a megoldásokat tartotta jónak a Bíráló Bizottság, amelyek átlátható közlekedő tereket eredményeztek, és megfelelő szolgáltatási funkciókkal voltak ellátva (NTP_01, NTP_04, NTP_05, NT-P07, NTP_08, NTP_09 sorszámú pályaművek). Ezek közül is kiemelkedett a természetes fénnyel megvilágított aluljáró tereivel és mélyállomásával az NTP_04 és NTP_09 sorszámú pályamű. Az NTP_08 és NTP_12 sorszámú pályamű esetében az Eiffel tér és Nyugati tér összekötése az aluljáró szinttel jó megoldás volt.
- A pályaművek között a legnagyobb eltérés építészeti karakterben az állomás felszíni vágányainak lefedésénél jelentkezett. Az NTP_04 és NTP_06 sorszámú pályamű csak a peronok felett javasolt lefedést. Közülük az NTP_04 sorszámú pályamű volt értékelhető az egyéb színvonalas megoldásai mellett. Egyedi ponyvatetős szerkezeti elemekkel volt fedett az NTP_12 sorszámú pályamű új csarnoka, ennek azonban kérdéses volt a hosszútávú fenntarthatósága. Nagyméretű, fa szerkezetű csarnokfedéseket alkalmazott az NTP_02, NTP_03, NTP_05 sorszámú pályamű. Ezek közül az építészeti színvonala miatt az NTP_05 sorszámú pályamű emelkedett ki. A vágányok felett hosszirányú szerkezetekből sorolt fedést alkalmazott az NTP_01 és az NTP_08 sorszámú pályamű. Az NTP_01 sorszámú pályamű az utóbbi időben több helyen alkalmazott megoldást használta fel, míg az NTP_08 sorszámú pályamű egyediségével tűnt ki; mindkét Pályamű értékes javaslatot dolgozott ki. Egyedi, szokatlan (de nem példa nélküli) megoldású volt az NTP_09 sorszámú pályamű, de a szerkesztésből adódó előnyöket következetesen kihasználta. Egyben ez tűnt a régi és új csarnokok közötti viszony legszerencsésebb megoldásának. Nem volt elfogadható az új csarnok több különböző elemből összeálló lefedése, felülépítése és az Eiffel csarnokhoz kapcsolódó szerkezete (NTP_10 sorszámú pályamű).

- A Bíráló Bizottság azokat a pályaműveket tartotta megfelelőnek, amelyek megoldást javasoltak a Nyugati téri bejárati térfal kialakítására (NTP_01, NTP_05, NTP_07, NTP_08 sorszámú pályaművek). Az Eiffel csarnok és az új csarnok közötti, fedett-nyitott, kereszt közlekedő nem volt elegendő (NTP_03, NTP_04, NTP_10, NTP_12 sorszámú pályaművek). Az NTP_09 sorszámú pályamű az Eiffel csarnokkal tudatosan nem érintkezett, ezáltal a csarnokok közötti közlekedő fedetlen gyalogos passzázs maradt.
- A pályaművek jelentős része átgondolt szerkezeti megoldásokat javasolt (NTP_01, NTP_03, NTP_04, NTP_05, NTP_09, NTP_12 sorszámú pályaművek). Az NTP_07 sorszámú pályamű nagyszámú előregyártott elemből készítette az új csarnokot, az NTP_10 sorszámú pályamű többféle szerkezetet alkalmazott a tér lefedéséhez, az NTP_11 sorszámú pályamű a térszint alá levitt vágányok feletti növényzettel teleültetett lefedés szerkezetével érdemben nem foglalkozott.
- A várható karbantartási költségek az NTP_01 és NTP_09 sorszámú pályaműveknél voltak a legalacsonyabbak. A nagy mennyiségű faanyag alkalmazása az új csarnokoknál folyamatos karbantartást igényel, ezért költségnövelő (NTP_02, NTP_03, NTP_04, NTP_05 sorszámú pályaművek). Az NTP_07 sorszámú pályamű méreteivel és nagy üvegfelületeivel növelte a karbantartási költségeket, az NTP_12 sorszámú pályamű ponyvaszerkezete nagyvárosi központi pályaudvari környezetben nem javasolt, az NTP_11 sorszámú pályamű által javasolt nagyméretű park gondozása, különösen a vágányok feletti vasbeton födémek területén, jelentős karbantartási költséggel jár.
- A becsült beruházási költségeket tekintve alacsony költségigényű volt az NTP_01, NTP_08 és NTP_09 sorszámú pályamű, magas költségigényű az NTP_05, NTP_06, NTP_10 és NTP_11 sorszámú pályamű.
- A fenntarthatóság, karbonsemlegesség kérdésével a pályaművek jelentős része megfelelő mélységben foglalkozott. Alternatív energia hasznosítást javasolt az NTP_09, NTP_10 és NTP_12 sorszámú pályamű.

4.7. Zöldterület fejlesztés

- A Városi zöld hálózattal való kapcsolatot megfelelő módon biztosították az NTP_01, NTP_02, NTP_04, NTP_05, NTP_06, NTP_08, és NTP_10 sorszámú pályaművek. Ökológiai rendszer szemlélettel készültek az NTP_04 és NTP_05, NTP_08, NTP_09, NTP_12 sorszámú pályaművek. Jó megoldás volt az Állatkert felé biztosított gyalogos átkötés az NTP_02 sorszámú pályaműben. A lineáris zöld folyosó az északi, Dózsa György úti végén túlságosan elkeskenyedik, ezért a beépítését kerülni kell (például az NTP_03, NTP_09 sorszámú pályaműnél).
- A lineáris parkra tett javaslatok közül részletgazdag megoldásokkal, zöldbe ágyazott beépítésekkel, sétányokkal, sport és játszóterekkel és vízfelületekkel tűntek ki az NTP_01, NTP_04, NTP_08, NTP_09, NTP_10, NTP_12 sorszámú pályaművek. Téves felfogásban készült az NTP_07 sorszámú pályamű lineáris parkja a különálló kertrészek sorával.
- A városi klíma javítása érdekében a pályaművek egy része a tervezett új épületek tetejére extenzív zöldtetőt javasolt (NTP_04, NTP_08, NTP_09, NTP_10, NTP_11, NTP_12 sorszámú pályaművek). Több Pályaműben a lineáris parkban vízfelületek és csapadékvíz hasznosítás szerepeltek (NTP_01, NTP_03, NTP_04, NTP_06, NTP_08, NTP_09, NTP_10, NTP_12 sorszámú pályaművek).
- A beépítések során keletkező szennyezett talaj elszállításával számolt az NTP_05 és NTP_09 sorszámú pályamű. Az NTP_12 sorszámú pályamű a szennyezett területeken fitoremediációs módszert alkalmazott. Az NTP_01, NTP_06 és NTP_07, NTP_08, NTP_12 sorszámú pályaművek a kitermelt talaj nagy részét helyben hasznosították.

5. AZ EGYES PÁLYAMŰVEKRŐL KIALAKÍTOTT RÉSZLETES SZAKMAI BÍRÁLATOK A BÍRÁLATI SORSZÁMOK SORRENDJÉBEN

5.1. NTP_01 sorszámú pályamű

A pályázat alapvetően helyes döntéseket hoz városépítészetében. A városrészek között a zöldfelületeket összekötő gyalogos/biciklis tengely helye jó, ezáltal lehetőséget teremt a Szent István park - Lehel tér - Nyugati pályaudvar - Kodály körönd zöld tengely kialakítására. A terv gyengesége, hogy a pályaudvar fölött további gyalogos/biciklis átkötéseket nem létesít, így az észak-déli átkötés, illetve a lineáris park átvezetése sem tud létrejönni. A Ferdinánd híd helyén továbbra is felső átvezetést tervez, ami kedvezőtlen összképet eredményez a vágányfedés architektúrájával.

A Podmaniczky utca beépítése a szemközti oldal tömbjeinek megfeleltetett, ritmusa kiegyensúlyozott. A motor csarnok a jövőben kulturális funkciót fog betölteni, ezért kár, hogy ezen a területen is megjelenik beépítés, és nem alakul ki egy zöld városi tér. A Podmaniczky utca új beépítését egy-egy magasabb épülettel indítja és zárja. Ezeket a hangsúlyokat nem tartjuk indokoltnak. A Váci út mentén az új fejlesztés volumene, elrendezése megfelelő, a konferenciaközpont ideális helyre került, viszont a helyzete nem teszi lehetővé a nagyvonalú megközelítést.

A Nyugati tér kialakítása és a Westend bevásárlóközpont bejáratának építészeti megfogalmazása elegáns, de lehetne még zöldebb. A Bíráló Bizottság pozitívan értékelte, hogy építészetében arányos tömegrendszerrel oldja meg a mellé építést és alakít ki méltó főbejáratot a téren át érkezők számára. A Nyugati tér alatt, a meglévő aluljáró helyén létesített parkoló megközelítése túlzott területet hasít ki a térből, a mélygarázs létesítése közlekedési és funkcionális szempontokból sem indokolt itt.

Az Eiffel tér mellett létesített K+R parkoló megakasztja a lineáris parkot, helyzete akadályozza, illetve kisajátítja a Podmaniczky utca felőli megközelítést.

A pályamű gondosan tervezi a pályaudvar működésével kapcsolatos területeket. A műemléki csarnok földszinti funkcionális berendezése megfelelő, magas szinten szolgálja az utasok és az ide látogatók

igényeit. Méltó városi fedett tér alakul ki, ami vizuális kapcsolatban van az aluljárószinttel és a mélyállomással. Az aluljárószint csarnok alatti területének funkcionális elrendezése megfelelő, viszont a Nyugati tér irányába a két keskenyebb átvezetés alulméretezett. A garázs megléte akadályozza ezen terület jobb kihasználását. Bíráló Bizottság pozitívan értékelte a csarnok alatti aluljárószinti kelet-nyugati átkötést, viszont a terv nem használja ki az ebben rejlő további lehetőségeket, elsősorban az M3 irányába történő átvezetést.

Az új csarnok alatti aluljárószinten nem jelennek meg funkciók, ezek lényegében az Eiffel csarnok alá összpontosulnak, ezáltal túlzott mértékű üres közlekedőterek alakulnak, az aluljárószint kihasználtsága nem megfelelő.

A mélyállomás, a közbenső aluljárószint és az M5 metróállomás kapcsolata jól megoldott.

A mélyállomás építészeti kialakítása és a felszíni pályaudvar fedése elegáns, tiszta képet ad. A Bíráló Bizottság pozitívan értékelte a mélyállomás természetes fénnyel és szellőzéssel való ellátását. A kereszttengely többszintes téri rendszere az átlátásokkal kiválóan komponált. Az új csarnok alázattal, egyben méltó módon reflektál az Eiffel csarnok architektúrájára. A moduláris tartószerkezet és tetőzet korszerű design, fogadni tudja a felsővezetékeket és jól alkalmazható az ütemezett építés során. Jó tájékozódást és biztonságos közlekedést tesz lehetővé a világos, természetes fénnyel átjárt tér. A hosszanti moduláris rendszer esetében a fedés szükség szerint folytatható, illetve rövidíthető. Negatívum, hogy jelentős hasonlóságokat mutat a bécsi, illetve a varsói pályaudvar kialakításához, ami nem kedvez az egyediség elvárásának.

A terv a parkolást többségében nem megfelelő helyen adja meg, a bicikli parkolók liftes megközelítése nem jó.

A zöldfelületek növényalkalmazása helytálló, részletessége elismerésre méltó.

Fenntarthatósági koncepciója átgondolt, egyedi ötleteket tartalmaz. Megfelel a karbonsemlegességi és klímavédelmi elvárásoknak.

A pályamű összességében mind városépítészetében, mind az új főpályaudvar megfogalmazásában jó válaszokat ad. Az új csarnokfedés elegáns, viszont nem hoz egyediséget. Mélyállomása, aluljárószintjének építészeti kialakítása és a felszíni területek átnyitása szépen komponált.

A zsűri a pályázat vitathatatlan eredményeinek elismeréseként, a tervet **megosztott II. díjra** javasolta.

5.2. NTP_02 sorszámú pályamű

A pályamű készítése során a felszíni vágányképet (XI, XII és XIII. vágányokat) a pályázó kis mértékben elmozdította, a változtatás azonban nem jelentős. A vágányok elhúzásával a váltóállító torony, és a körülötte lévő utasforgalmi terület megtartásra kerül. A vágánykép megváltoztatása így ebben a mértékben - bár a kiírással ellentétes - elfogadható. A csak részben lefedett fejállomás pályaüzemeltetési szempontból azonban kevésbé előnyös.

Átgondolt utasáramlás jellemzi a tervet, jól kialakított függőleges közlekedőkkel, azonban a kapcsolatok száma és kapacitása a felszín és a mélyállomás irányába sem optimális. Az Eiffel-csarnok berendezése ebben a pályaműben megfelelő arányú: a gyalogos terek nagyvonalúak, de mégis nagy áttörés marad a mélyállomás felé. A Ferdinánd híd irányába azonban a felszíni peronokról nincs megadva kapcsolat, így a pályamű ezen a ponton hiányos, valamint az M5 kapcsolati rendszere is elnagyolt.

A külsős pályás szakszolgálat helyiségei nem kerültek feltüntetésre. Az új csarnokban a felsővezeték nem jelenik meg, ami a kicsit piaccsarnok jellegű építészetet tovább fogja vinni az üzemi típusú épületek irányába. Hiányos az utastájékoztatás és a térvilágítási rendszer kidolgozása is. Az építési munkafázisok bemutatása szintén hiányzik, sem szöveges magyarázatot, sem tervet nem tartalmaz, így a szakaszolás, ütemezhetőség, ideiglenes állapotok, megoldások nem ítélhetők meg.

Városi közlekedés szempontjából a Nyugati téri centrum irányú közúti aluljáró elfogadhatatlan közúti terhet rak a Belvárosra. A terv az elbontott M3 aluljárórendszer helyett nem gondoskodik a Nyugati téren keresztül a szükséges átszállási kapcsolatok megadásáról, így az elvágó hatás növekszik. Az áthelyezett

4-6 villamos nincs átgondolva, a Nagykörút átrendezése túlmutat a pályázat keretein, ennek működőképessége túl sok egyéb paraméter függvénye is.

A Ferdinánd-alagút kialakítás jó, a galériaszintre helyezett parkolókkal együtt, mivel egy másra nem használható térnek ad ezzel funkciót. A K+R elhelyezése azonban nem megfelelő, hátrányosan kialakított, csak a hotelnek kedvez.

Városépítészeti szempontból a terv számos kérdéses, problémás tervi elemet tartalmaz. Az új csarnok „szerény" reflexiója akar lenni az Eiffel csarnoknak, de valójában nincs párbeszéd a két épület között. A tetőszerkezetek eltérő lejtése miatt az új csarnok inkább úgy hat, mint egy ideiglenes építmény, nincs megfelelő összhang. A Nyugati tér a három markánsan eltérő építészeti elem között elvész. A Műemléki csarnok nem kommunikál a köztérrel, a létrejövő „bevágás" miatt a Nyugati és Eiffel tér közötti kapcsolatok a csarnokon belül elég szűkösek. A tervben szereplő, a Podmaniczky utca menti fejlesztési területre adott beépítési javaslat gyakorlatilag nem veszi figyelembe a VI. és a XIX. századi beépítést, önálló világot hoz létre ezzel. A tervezett épületek Podmaniczky utcától történő elhúzásával felemás utcakép alakul ki.

A lineáris park egy valóban széles, nagyívű városi sétány részeként funkcionál, de a Podmaniczky utca menti kialakításával az épületek „rászorulnak" a vasúti területre. A zöldfelület használati szempontból is kedvezőtlenebb helyzetbe kerül, a funkcionálisan elvárt intimebb térrészek nem valósulnak meg, nem tudja az átmeneti zóna szerepét betölteni a vasúti területek és a beépítésre szánt területek között.

A Vágány utca környékével egyáltalán nem foglalkozik a terv.

Város-és ingatlanfejlesztés, szabályozás szempontjából a pályamű kidolgozottsága közepes: számos egyedi gondolat szerepel benne, amik közül csak kevés megfontolandó. A beépítési javaslat esetleges, bár a környező utcák vonalát leköveti. A keretes tömbök közel azonos magassággal nem vonzók. A funkciók elhelyezése nem kellően átgondolt. A kongresszusi központ és szálloda a mozdonyszín és az Eiffel csarnok közé, közvetlenül az állomás mellé kerül, beszorult helyzetbe. Nehezen értelmezhetők a Westend oldalaihoz történt hozzáépítések, különösen zavaró a Nyugati tér felőli főbejárat elé helyezett új épület.

A pályamű a tervezési program zöldfelület-fejlesztéssel kapcsolatos követelményeinek részben megfelel. A zöldfolyosó külön tervlapon történő ábrázolása hiányzik. A zöldhálózati kapcsolatai keresztirányban, a sínek felett nehezen érvényesülnek. Az egyetlen értékelhető előnye, hogy az Állatkert felé gyalogos híddal teremt kapcsolatot. A zöldfelületek közötti kerékpáros és gyalogos kapcsolatok megvannak, de megközelítésük körülményesnek tűnik. A központi zöldfelület városi parkként funkcionál, azonban a sport funkciókat túl közel helyezi el a Podmaniczky úthoz.

Építészeti szempontból kidolgozásában egyenetlen a pályamű, közlekedésszervezési problémákkal és egy nagyvonalúnak szánt, de alapvetően elhibázott új csarnok koncepcióval. Az aluljáró szint fő utasforgalmi zónáiban nincsenek szolgáltatási elemek, így üres, sok szintváltással járó terek jönnek létre. Az új csarnok felett extrém méretű, rossz arányú tetőt tartalmaz a pályamű, amely szándékai ellenére uralja a teljes komplexum látványát.

A tervezési költségek alábecsültek, de arányukban reálisak. A kivitelezési költségek szintén kissé alábecsültek. A karbonsemleges és klímahatékony üzemeltetésre a dokumentációban nem található komolyabb javaslat.

5.3. NTP_03 sorszámú pályamű

A pályamű erős építészeti állításokat tesz a csarnokkal és a tömbszéles keresztirányú átvezetéssel, azonban részleteiben, és különösen funkcionális szervezésében sokszor maradékelv érvényesül, a gesztusok keltette térbeli feszültségeket és kapcsolati problémákat nem megfelelően kezeli.

Elegáns gesztus a műemlék csarnok folytatása, a Westend melletti vágányok lefedési megoldása ugyanakkor disszonáns. A Nyugati tér felől a fedett-nyitott előtér és a Westend érintetlen homlokzata nem képez kellően hangsúlyos bejáratot az állomás számára, a városi térfal hiányos. A nagy és kellően zöld tér funkció nélküli, nehézkes és logikátlan a gyalogos forgalom vezetése. A fedett-nyitott előtér jó gyalogos átvezetést ad a Podmaniczky utca irányába. A csarnok túlzó „botanikus kert”, köztéri

kapcsolatrendszere mérsékelt. Az új csarnok északi homlokzata előtt is teret ad a tervező jó köztéri kapcsolatokkal, ugyanakkor a két határoló irodaépület túlzó és költséges a vágány-felülépítések miatt.

A beépítési javaslatban a városszövet kiegészítése, a városrészek összekapcsolása átgondolt, a vasút fölött jól elhelyezett keresztkapcsolatot ad. A tömbök magassága illeszkedő, kialakítása élhető környezetet biztosít. Ezzel együtt ugyanakkor a beépítési sűrűség, különösen a Podmaniczky utca mentén, erősen eltúlzott. A nagyvonalú lineáris park előírás, ezt a terv nem tartja be, egyértelműen túlépíti a területet. A kongresszusi központ jó helyzetben van, ugyanakkor a mélyállomással való közvetlen kapcsolata hiányzik. Erőteljes gondolat a központi park tömbszerű kijelölése, amely jól pozícionált, az eltérő használatokat jól elválasztja, a kerületeket összeköti, és a Szent Margit templom terét is bekapcsolja a Lehel utca új Váci úti kikötésével. Erős, nagyvonalú gyalogos és zöld kapcsolatot létesít a kerületek között, erősítve azt három további híddal, ezek azonban nem kellően átgondoltan pozícionáltak. Észak-dél irányban ugyanakkor a tömbszélességű átkelő elvágó hatású. A mozdonyszín városszövetbe illesztése, a pályaudvar északi kapujának megalkotása fontos gondolatok. Kérdéses a vágányokra szoruló lakóépületek használati értéke.

A Podmaniczky utca mentén igazodik a szemközti oldal utcafrontos beépítéséhez, nagyon határozott térfalat hozva létre. Keskenyebb terület biztosítható a közterületi zöldfelület, utcai fasorok számára. A tervezett beépítés ezen a részen a fejlesztési lehetőséget maximálisan kihasználja, így a lineáris park csak egy nagyon keskeny sávvá válik. A zöldtetők, valamint a felülépítés zöldítése nem pótolják az előírt teljes értékű zöld, ökológiai és rekreációs területeket.

A városi zöldhálózattal való kapcsolat elsősorban épületek közti fasorokként jelenik meg. Új, széles zöldfelületi sávot eredményező keresztirányú kapcsolatot teremt, de a hosszirányú, Podmaniczky utcával párhuzamos zöldfelületek szabdaltak, inkább a lokális mikroklíma szempontjából van jelentőségük. A zöldfelületek mindkét oldalon átszövik az új városnegyedet, azonban a tervezési programban előírt, min. 1 ha méretű egybefüggő zöldfelületek nem teljesülnek. A városklíma szempontjából kiemelendő, hogy a

Nyugati téren is hoz létre zöldfelületeket, megtartva a platánfát, a Podmaniczky liget mentén azonban parkolót hoz létre.

Nagy hangsúlyt helyez az esővíz megtartására, víztározó tavak, esőkertek létrehozásával. Azonban a tetőkertek mennyisége, és a csarnok térben elhelyezett pálmaliget ökológiai szempontból nem fenntarthatóak.

A Nyugati téri átlós gyalogátkelők nem illeszkednek a leendő forgalmi viszonyokhoz, elhagyandók. A 4-6 villamos megállóiban a lépcsőkarok elbontásra kerülnek, emiatt hiányzik a közvetlenebb 3-as metró kapcsolat lifttel és mozgólépcsővel. A tervek ezt messze adják meg, nagy gyaloglási távolsággal.

Az aluljárórendszerben és a felszínen tervezett beépítés zsúfolt, a közlekedő terek kicsit sűrűek, nehezen átláthatók. Az aluljáró szint új kapcsolatokat teremt a közlekedési terek, a West End alagsora és az Izabella utca között.

A vasút feletti átvezetések a Podmaniczky utcáról jó helyen vannak, gyalogos és kerékpáros szempontból is megfelelnek. A Ferdinánd-alagút és a felette lévő gyalogos-kerékpáros átvezetés, valamint a Westend és a csarnok közötti gyalogos tengely pozitívum. A kerékpártárolók megközelítése és elhelyezése jól átgondolt.

A gépjármű parkolók annyira távol vannak, hogy a pályaudvar kiszolgálása helyett pályaudvartól független parkolóházzá válnak. A K+R elhelyezkedés nem ideális, maradékelvű. A Vágány utcát feltáró út jelleggel ugyan továbbvezeti, de később nem kellően megoldott a Westend mögötti fejlesztési területen a közlekedési kapcsolat.

Építészeti kialakítását tekintve a történeti csarnok üvegház jellege vonzó képet mutat, látványát a növények uralják. A régi csarnok ilyen kialakítása tévedés, a pálmafákkal telezsúfolt csarnok az ismert Atocha példát idézné meg, elfeledkezve arról, hogy a Nyugati köztéri kapcsolatrendszere más. Funkcionálisan döntően előcsarnok és vasúti kiszolgáló szerepet tölt be.

Az új csarnok a régi folytatásaként csak a vágányok egy részét fedi, a többi felett megmarad a mai, meglehetősen előnytelen kialakítású szerkezet. Ez furcsán tagolt helyzetet eredményez. Az új tető nagyméretű, erőteljes fa szerkezet, túlépített környezettel.

A faszerkezetű csarnok modularitása könnyű kivitelezést tesz lehetővé, szerkezetileg átgondolt, ugyanakkor atipikussága szokatlan, az engedélyezési folyamatot elnyújthatja. A sínek felett átívelő park szerkezeti megoldásai megvalósíthatóság szempontjából kockázatot jelenthetnek. A csarnokok közötti üvegszerkezet alátámasztása és vízszintes üvegfelületei kérdésesek lehetnek.

Az új csarnok épületenergetikai megoldásai korszerűek. A fa szerkezet hosszútávon karbantartási khiívást jelenthet, az Eiffel csarnok növénytelepítése gondos üzemeltetést igényel.

A becsült tervezési díj átlagos, arányaiban kissé magas. A kivitelezési költség jelentősen alábecsült, összességében középmezőny-beli.

Vasútüzemi szempontból a terv a pályázat alapvetéseinek megfelel. A fő koncepció, hogy a mai csarnokot idézi meg új szerkezettel, jelentősen hosszabb távval, közel a Ferdinánd hídig kiérve. A terv számos belső problémát okoz ezzel: egyrészt nem kezeli az új, meghosszabbított csarnokból kieső vágányokat, ezeknek egyszerű perontető lesz a fedésük, teljesen szeparálódnak a központi vágányoktól és funkcióktól. Másfelől a két csarnokrész között kialakuló új keresztutca inkább elválaszt, mint összefog.

A keresztutcának a közterek felé kialakuló kapcsolatrendszere sem megfelelő, nem elválasztható a köztér és az üzemi tér, a szélső vágányok lényegében a köztér végéről indulnak, találkozási, átadási pont helyett egyszerű közlekedési térré fokozva le a teret. A váltóállító torony megtartásával a peront nagyon beszűkítette, annak végponti része gyakorlatilag megközelíthetetlen, így használhatatlan. Az M5 és vasútállomás közötti kapcsolat kialakítása elnagyolt, tovább tervezés esetén kialakítható.

A -1 szintre jelfogóterem került, ami nem csak vasútüzemileg van rossz helyen, de a csarnok körút felőli végét holttérré teszi, ahol nincs kapcsolat a mélyállomás és a csarnok között. McDonald’s-ot megszünteti,

a vasútüzemi funkciókat ide telepíti, műszakilag ez nem szerencsés, a helyválasztás helyessége megkérdőjelezhető.

A tervdokumentációban nem található szerkezeti terv, melynek a teljes műtárgyra – a Dózsa György úttól a pályaudvarig - ki kellene terjednie a Tervezési Program szerint.

A felsővezetéket nem ábrázolták, így annak elhelyezése és kialakítása kérdéses; az utastájékoztató rendszerek hiányosak, a térvilágítás szintén.

Az építési munkafázisok bemutatása kerültek, azonban ezek kidolgozottsága hiányos.

5.4. NTP_04 sorszámú pályamű

A Bíráló Bizottság álláspontja alapján városépítészeti szempontból a Kiírásra legjobb választ adó pályamű.

Jól illeszkedik a meglévő városi szövetbe. A Podmaniczky utcai térfal jó arányú, mivel megfelelő mértékű az épületek hátrahúzása. A térfal jó helyen nyílik ki, a volt Motorszín előtt, mely így ebből az irányból is teret kap. A zöldfelületek vasút felőli csoportosítása kifejezetten kedvező. A Podmaniczky utca Dózsa György út felőli kapcsolata a zöld nyitánnyal szintén a beszűkülő terület funkciójának megfelelő megoldását adja.

A vasút felett a Lehel tér bekapcsolása a zöld tengelybe kereszttengelyként, szintén jó arányú megoldás a VI. és XIII. kerület összekötésére, bár a felülépítésen az ültetett fák életben maradása kérdéses. A Ferdinánd híd aluljáróvá történő átépítése a mélyállomás szempontjából funkcionálisan is kedvező. Hiányolta ugyanakkor a Bíráló Bizottság a két kerület között a vasút felett a további gyalogos és kerékpáros kapcsolatokat.

Ingatlanfejlesztési szempontból a Kongresszusi Központ elhelyezése a Westend Bevásárlóközpont mögött a XIII. kerületi oldalon helyszínválasztás és mérete tekintetében is kiváló megoldás.

A Nyugati tér jelenlegi buszpályaudvar és felszíni parkoló helyére tervezett városi közterén a burkolt és a zöldfelületek aránya jó, azonban a felszíni megnyitások az utasáramlást némileg akadályozzák. A terv minimális építészeti eszközökkel dolgozik a felszínen (napelemes perontető), ezért a tér felőli megérkezés bizonytalan. Ugyanakkor ebből adódóan a műemlék pályaudvari épület érvényesülése minden irányból kedvező, adott esetben a zárása és önálló hasznosíthatósága is a későbbiekben megoldható. Az épület és a felszíni vágányok között kialakuló, a Váci utat és a Podmaniczky utcát összekötő gyalogos tengely nagyvonalú, részben perontetővel fedett kialakítású.

A műemlék pályaudvari épület földszinti kivágása túlzó mértékű, a rámpa kifejezetten balesetveszélyes megoldás, emellett sok hasznosítható tér vész el mellette. Egyébként funkcionálisan az üzletek az utasáramlási terek mellett jó helyen vannak. A köztes aluljáró szintről az M3 és M5 metrók elérhetőek, az Eiffel tér felé is van kijárat, mely jó, de nem feltétlenül szükséges. Az erre a szintre telepített mélygarázs, mely a Ferdinánd-aluljáróból közelíthető meg, kifejezetten jól pozícionált, ez a szint több, akár kereskedelmi funkciót is elbírt volna.

Vasútüzemi szempontból minden irányból jó kapcsolatokkal rendelkezik, bár a mélyállomási mozgólépcsők iránya éppen ellentétes a gyalogos utasforgalommal. A mélyállomás építészeti megoldásai elegánsak, oldalirányú (Podmaniczky utca felőli) megnyitása a természetes fény és az átszellőzés szempontjából jó megoldás, mely a gépészeti igényeket nagyságrendileg csökkenti. A szélső sínek melletti rézsűs megoldás azonban üzemeltetési problémákat vet fel.

A terv felvállaltan visszafogott építészeti megjelenésű, azonban tekintettel arra, hogy a Kiírás szerint elsősorban egy új felszíni vágánycsarnok volt az elvárás a pályázótól, ezért a Bíráló Bizottság a napelemes perontetőt nem találta elfogadható építészeti megoldásnak. Ez a megoldás a Főváros és Magyarország leendő főpályaudvarához nem méltó.

A Bíráló Bizottság a pályamű városépítészeti kvalitásainak elismeréseként, a tervet **megosztott II. díjra** javasolta.

5.5. NTP_05 sorszámú pályamű

A pályamű a legmagasabb szinten tükrözi a HELY már-már spirituális jellegét. Ötvözi a keleti és nyugati filozófiákat, hordozza azt a lelki töltést, amit Budapest az itt élőknek, hazánk számára, és a Nagyvilágnak jelent. Távolról, magaslatokról, levegőből és környező dombokról, hegyekről látva jelenik meg a városi térben.

Mind szellemi, mind fizikai értelemben tekintve az új, immáron intermodális központ, az Eiffel csarnok mintegy a tervezési terület "szívcsakrájaként", annak fókuszaként jelenik meg. Egyszerre hordozza a görög-római európai kultúra klasszikus arányát, az aranymetszés rejtett, tudat-felettire ható szerkesztését, megfoghatatlan belső szépségét, valamint a zen-buddhista, szintén klasszikussá vált „plusz-mínusz" végtelen térben való alkotás eszméjét.

A pályaudvar-bővítés kettébontott, jó arányú, az Eiffel csarnok tetőhajlását átvevő, díszített tetőzetet kap, reflektálva a híres Zsolnai-kerámiák városi tájkép-értékű, színes, szőnyegszerű látványára, mely a szó legmélyebb értelmében kulturális értékvédelmet képvisel, és homlokzatként érvényesül. Zöld gondolkodása hordozza az életadó H2O jelenlétét a közterületek formálásában, és használja a bioszféra javaslatban annak erejét. Utal a Duna, a Dunapad vizére, nemcsak energetikailag, hanem parki, tájépítészi elemként, valamint hasznosítani ajánlja az országban mindenütt megtalálható geotermikus energiát.

A terv scenario-ja hűen leköveti a különböző sebességű emberi haladást, áramlást, az érkezési és indulási élményt. A városi érkezést több irányból, és 3D-ben oldja meg mintaszerűen, az Eiffel csarnokból "városi nappali"-t kreálva, kiemelkedően jó programmal. Az igényesebb vendéglátást a térszinten, a gyorséttermet a -1. szinten helyezi el. A funkciók térbeli elosztását és a térsorok dinamikáját a "human flow"-nak megfelelően, finoman, elegánsan biztosítja.

Az Új Csarnokra adott javaslat, a műemléki csarnokra hátulról rácsúszó tetőszerkezettel, mind megjelenése, mind a megvalósíthatóság és a karbantartás nehézségei miatt megosztó. Míg bizonyos

nézetekből úgy tűnik, az Új Csarnok „bekebelezi" a régit, valójában nem ér hozzá; a tetők kompozíciója az Eiffel csarnok körút felőli kapuzatának toronyszerű épületrészével együtt lesz teljes.

A Nyugati tér felőli kisebbik tető egyértelműen kijelöli az Új Pályaudvar bejáratát, azonban a Nyugati téri keresztirányú, aluljárószinti feltárás épp keresztbe vágja az ez irányú haladást, elkeskenyítve a felszíni gyalogos útvonalat, valamint kerékpáros konfliktust is okozva.

Az M3 metró és a Nyugati aluljáró rendszer bekötése, a térszín alatti közlekedés megoldása, és az aluljáró rendszernek a teljes pályaudvar területén való átvezetése és megközelítése kiváló.

A tervből jól kirajzolódik a XIII. kerület és a VI. kerület eltérő karaktere, koordináta-rendszere. A Váci úti városi pezsgéshez, az aktív funkciókhoz, az üzleti élethez jól kapcsolódik a Lehel tér rendezése. Értékes gondolat a templom terének összekötése a Szent István Parkkal a Dunapartig, valamint a vasút feletti, kiválóan megoldott parkosított átvezetés, és finoman formált összekötés a Csanády- Szinyei Merse Pál utcák gyalogos, illetve vegyes forgalmával. A további, vasút feletti átkötések száma és funkciója is kiváló.

A felértékelődő Lehel téri pólus egyik legértékesebb transzformációs pontja a kongresszusi központ. A területen arányosan javasol elhelyezni három mobilitási pontot: Nyugati tér, Podmaniczky oldal és Lehel tér, ennek megfelelően a Sóház mellé helyezett kongresszusi központ - pályaudvar kapcsolattal -, egy ívet képez a mögöttes Váci úti üzleti/irodai negyed és a repülőtéri vasút között. Környezetének utcahálózata igényes, jól működő, és megvalósul a Vágány utca hiányzó szakaszának kiépítése is.

Összességében mind városépítészeti, mind építészeti szempontból jövőbe-mutató, hosszú távon gondolkodó ötletek sorát hozza a pályamű, amit a hosszú távú fejlesztéseknél javaslunk a megbízónak hasznosításra, (például.: a buszok fordulója a kongresszusi központ alatt, érdekes ötletes). A vasút feletti területek átkötésének karaktere, száma, kapcsolódása, és főleg közösségi téri szerepe mintaérékű, világvárosi, de visszahat majd a mikro-és makroközösségre is.

A Ferdinánd híd aluljáróvá alakítása preferáltabb közlekedési megoldás, mert segíti az Új pályaudvar parkolási és kiszolgáló kapcsolatait, a bővülő kereskedelmi funkciókat is jól szolgálja, valamint lényeges, hogy elérhetőek innen a peronok.

A Terézvárosi oldal városi fejlődési iránya inkább a rekreáció, kultúra, szabadidő és zöld tengely átvezetése a Városliget felé. A historikus, szövetszerű városrész sűrűsége átalakul, a pályázatban szépen bomlik le. Egyedül a lineáris park északi végét lezáró épület kérdéses, mert bár folytatja a kerület tradicionális, utca indító hangsúlyát, azonban lezárja a zöld átvezetést a Városliget felé. Ez az ötlet még alakítható.

Az észak-déli tengelyű lineáris Zöld park az Új pályaudvart kiválóan tárja fel, a keresztirányú átkötés pedig jó ritmusban váltott felületekkel, valamint városi tér-tömeg alkotta homlokfalakkal, köti össze ezt a már említett két kerületi oldalt.

A zöldfelületek kialakítása, land-Art szintű formálása kimagasló értékű, mind esztétikailag, mind a vegyes funkciójú használhatósága révén integráltan működik. Különösen szimpatikus a budapesti lehetőségek mind jobb kihasználásával a növények választása, víz és bioszféra program kidolgozásának javaslata.

Sajnos, a bioszféra vízió építészeti megoldásain túl nincs mélyen kidolgozott fenntarthatósági program.

Erről a Zöld promenádról érzékelhető legjobban az új pályaudvar tetőzetének mintegy tranzíciós, átformálódó tetőzete, a zöldített, lépcsős teraszok rendszere, mely részben a meglévő kereskedelmi funkciót bővíti, de felveti a vasúti területeken történő nagymértékű kereskedelem kialakítását. Érdekes felvetés, ahogy a kongresszusi központ mind a parkból, mind a pályaudvarról megközelíthető.

Összességében elmondható:

Mind városépítészeti, mind építészeti szempontrendszer alapján kimagasló a pályamű. Professzionális és nagy közlekedési és városiasodó városrészek rehabilitációjában jártasak a résztvevő Tervezők. A Masterplanban bemutatott kapcsolódás a városi szövethez példaértékű megoldás, amely az Eiffel Nyugati Pályaudvar 21. századi, intermodális központtá való fejlesztésről szóló kiváló elképzelést jelenít

meg. Egyéb észrevétel, további kritika, hogy a mélyállomás kialakítása metró jellegű, természetes fény bebocsátása nélkül.

Az óriási faszerkezetű csarnok a felszíni vágányok lefedésére szolgál, az északi végében a vágányok fölé épített többszintes beépítéssel. Radikális javaslat, igen intenzív beépítés és ellentmondásos látvány. A programelemek létjogosultsága kérdéses.

A jövőbe mutató zöld-építés, Bioszféra, további kutatást igényelne a jövőben. Feltétlenül kell foglalkozni ezzel a felvetéssel, és egy kísérleti csoport kutatásával, megvalósításkor hasznosítani lehetne.

A Bíráló Bizottság, a pályamű építészeti és városépítészeti kvalitásainak elismeréseként, a tervet **megvételre** javasolta.

5.6. NTP_06 sorszámú pályamű

A felszíni vágánykép a tervezési programnak megfelelően került integrálásra, a mélyállomási vágány- és peronelrendezés azonban a dokumentációban érdemben nem vizsgálható mivel átnézeti alaprajz nem áll rendelkezésre. A pályázat más pályázatokhoz viszonyítva kevéssé kidolgozott, a tervek és a látványtervek több helyen nem felelnek meg egymásnak.

Az aluljáró szint felszíni feltárása nem elégséges, kevés a természetes fény. A mélyebb szinteken ez az alacsony belmagassággal kombinálva még rosszabb helyzetet eredményez. A hosszanti felülvilágítók egyúttal közlekedési akadályt képeznek. Az új csarnoktető nem nyújt megfelelő védelmet az időjárási körülmények elől, ami a pályaudvari felületek karbantartására is kihat.

A felszíni közösségi terek kialakítására a dokumentáció nem fektet nagy hangsúlyt. A tervekből az derül ki, hogy a csarnokkal, mint utasforgalmi területtel egyáltalán nem számol, ami a kiírás szerint súlyos tévedés. A kapcsolatrendszer az egyes állomási szintek között szegényes, a külső átadási pontok felé nincs jól kidolgozva, a nagy utasáramlási irányok felé akadályok, szűkülő gyalogos kapcsolatok vannak feltüntetve. Az M5 metróalagút keresztezése megjelenik a terveken, azonban a metró peronok megközelíthetősége nincs részletezve. Az aluljáró szinten kialakításra kerülő üzemi létesítmények

esetében kedvező, hogy egy blokkba vannak szervezve, azonban a tervek nem tartalmazzák a belső átjárási lehetőségek kialakítását. Az építési munkafázisok bemutatása kellőképpen részletes, ábrákkal és szöveges magyarázattal alátámasztott, javaslatot ad a szakaszolásra.

Városi közlekedési szempontból a Nyugati tér kialakítása átgondolatlan, a tervezett közterületi kialakítás kidolgozatlan. Hiányzik a Bajza utca – Bulcsú utca gyalogos-kerékpáros tengely és a lineáris park átkötése. A nagy kapacitású kerékpártároló Ferdinánd-alagút felőli megközelítése nem szerencsés, a kerékpárosok elsősorban a Nyugati teret és a Belvárost keresik. A lineáris parkon átvezető bringasztráda előnyös, a Podmaniczky utca helyett sokkal emberibb környezeten vezet keresztül. A parkolók a tervlapokon nem jelennek meg, csak a műszaki leírásban.

Városépítészeti szempontból a terv számos jelentős tévedést tartalmaz. Az Eiffel-csarnok mögé tett hullámzó peronfedéssel operál, landmark elemként, elsősorban az új a lineáris park irányából nyújt érdekes látványt. A Nyugati tér zöld, de részleteiben kidolgozatlan. Az új főbejárat „benyomul" a térbe, beáll a királyi váró elé, ezzel elépíti a teret. A tér elsősorban közlekedési célokat szolgál, városi köztéri használat nélkül, a csarnokot pedig egyfajta kulturális, multifunkciós térként értelmezi újra, teljesen elvágva az állomástól, elveszítve azokat a lehetőségeket, melyek a műemlék csarnok és az alatta elhelyezendő mélyállomás összenyitásából, valamint a csarnok szomszédos közterekhez kapcsolásából adódhatnának.

A Nyugati tér és a Podmaniczky u. között átvezetett "Grand Boulevard" valójában a Westend felől nehezen megközelíthető, az alaprajzok, látványtervek ellentmondásosak. A Nyugati teret és az Eiffel teret az aluljáró szinten összekötő hosszú folyosó kedvezőtlen, hosszútávon inkább elkerült útvonal lesz. A Westend és a vasúti területek magasszintű összekötése azonban izgalmas felvetés.

A terv meglehetősen sematikus beépítési javaslatot ad a masterplanban. A Westend mögötti fejlesztési terület számos kérdést vet fel, mind magassági, mind alaprajzi, mind a városi szövet értelmében. Az itt javasolt park nem kapcsolódik szervesen a vasút feletti átvezetéshez sem. A Podmaniczky út menti épületsor szintúgy problémás. A lineáris park kidolgozatlannak, helyenként logikátlannak tűnik, jelentős

részét egy nagy vízfelület foglalja el. A beépítési javaslat kidolgozottsága alacsony. A tömbök formálása esetleges, túl zárt a koncepció, a szűk belsőudvaros kialakítás kerülendő. A Lehel térrel nem ad kapcsolatot. A kerületek közötti kapcsolat gyenge, az északi részen hiányzik.

A terület a városi zöld hálózathoz kapcsolódásának igényét bemutatja, ezt azonban a tényleges kialakítás nem minden irányban szolgálja egyértelműen (pl. a templom felé). A pályaművet funkcionálisan indokolatlanul nagy, városi környezetben nehezen működtethető vízfelületek, esetleges közparkon belüli útvonalszervezés, elnagyolt környezetrendezés jellemzi. Néhol bántóan meredek tereplépcsők és rézsűk jelennek meg. Ökológiai szempontokból a zöldfelületeket nem részletezi, azokat magas fenntartású, gyepben elhelyezett fákkal ábrázolja. A Nyugati téri platánfákat meghagyja, a Podmaniczky liget helyén gyalogos átkelőt tervez.

A terv érdemben nem foglalkozik fenntartható műszaki vagy üzemeltetési megoldásokkal.

5.7. NTP_07 sorszámú pályamű

Összefüggéseiben, arányaiban jól kimunkált pályamű. Izgalmasan megformált építészet jellemzi, de erősen túlépített, és formavilága nem a mai kort, a 21. század szellemiségét tükrözi. A masterplan grandiózus, a környező városrészektől léptékében elszakad. Az állomási működés nagyon jól és hatékonyan szervezett.

A beérkezett pályaművek közül ez adja a legzártabb beépítést, mindkét kerület irányába zárt térfallal, amely nem teremt kapcsolatot a kerületek között. A két kerület közötti kapcsolatot a vasúti terület jelentős mértékű lefedésével adja meg. Ez grandiózus, de nem reális megoldás. Intenzív beépítést javasol, bár követi a VI. kerület kialakult utcaszerkezetét, a beépítés mégis idegenül hat a környezetben, nem illeszkedik egyik kerület városszövetéhez sem. Nem reagál a Lehel térre és a templomra. A Vágány utca kialakításával számol, a Westend mögött lévő új beépítés kiszolgáló útjaként kezeli.

A lineáris park kissé formalizált, kevéssé kapcsolódik a Podmaniczky utcához, tematikus kertek sorozatából áll. Kezdőpontja az Eiffel tér, melynek átalakítása nem mondható sikeresnek. A park

folytatása kevés élményt nyújt, elszigetelt, inkább az irodaházak pihenőkertjeként szolgál, mintsem közparkként. A parkrészek használati értéke csekély, a meglévő városrészekből rosszul elérhető, miközben a vágányok fölötti kiterjedt felülépítés miatt drága. A lineáris park a Bulcsú utca vonalától elveszíti a markáns jellegét.

A kongresszusi központ jól integrált az állomási együttessel térszín alatt, ugyanakkor építészeti megjelenésében egy sorház része, és konkurál a történeti épületekkel. A Podmaniczky utca menti magassági hangsúlyok indokolatlanok. A Podmaniczky utca középső fasoros kialakítása izgalmas felvetés, de a közterület jelentős szélesítését igényli, a megjelenített forgalomtechnika pedig kérdéses.

A csarnoktól teljesen eltérő formanyelvet alkalmazó vasútállomás rendkívül reprezentatív, az Eiffel-csarnokkal való viszonya ugyanakkor ellentmondásos, azt városképi szempontból dominálja. A Nyugati téren valódi állomási előteret létesít, amely méltó felvezetés az új csarnoképülethez és az Eiffel csarnok oldalbejárataihoz. Az új vasúti fogadószárny összeépítése a Westend bejáratával izgalmas felvetés; erőteljes, de építészetileg korszerűtlen, monumentális gesztussal jelöli a bejáratot, megteremti a kereszttengely tömegét, szervezi a közlekedést, illetve a régi és új csarnokok kapcsolatát. Egységes, letisztult térfal alakul ki, kissé dominánsan viszonyul a műemlék csarnokhoz.

A Nyugati tér kialakítása a kétszintes tér által kissé szabdalttá válik, ezzel együtt logikus. Megfelelő közterületi funkciókat kapott. A Nagykörút felől is közvetlen lejáratot ad, az Eiffel tér mellett. Lesüllyesztésre kerül egy-egy ovális mélyedésben a Nyugati tér és az Eiffel tér zöldfelülete, ami így kevésbé lesz meghatározó a téren. Elegáns, minimalista, ugyanakkor kissé üres köztereket vízionál. Az Eiffel tér K+R parkolóvá alakítása ugyanakkor közterület-szervezés szempontjából hiba.

A Nyugati tér és a Podmaniczky utca közötti kapcsolat a fedett-nyitott előtéren keresztül jól érvényesül, ugyanakkor valójában a vasútállomáson keresztüli átvezetésről van szó.

A zöldfelületi egységeket koncepcionálisan egyfajta reneszánsz kerti partere rendszerhez vagy barokk bosque-khez hasonló, különálló kertrészekben látja. A lakó- és irodaépületeket gyepes zöldtetővel alakítja ki. Az új vasúti födémen kedvezőbb, magas fák nélküli zöld borítást, vízfelületet, és virágos kert

létrehozását javasolja. A négyzetes zöld térrészek moduláris sorolása ugyanakkor nem áll össze vizuálisan zöld folyosóvá.

A zöldfelületek funkciói túlságosan elszeparáltak. A négyzetes kertrészek, épülettömegekkel szabdalt területek nem alkalmasak a biológiai sokféleség kialakítására, ökológiai szempontból nem előremutató a terv. Nagy hangsúlyt helyez a csapadékvíz hasznosításra és a mélyállomások építése során kikerülő földtömeg helyben hasznosítására is ad javaslatot.

Ez az egyetlen terv, amely a 4-6 villamos tengelyét a városszövetbe illeszkedően módosítja, javít a pálya ívén, valamint a Nagykörút szintbeemelésével elősegíti a jövőben várható nagyvolumenű gyalogos forgalom akadálytalan lebonyolítását, ugyanakkor forgalomtechnikai szempontból kissé kérdéses, radikális gépjárműforgalom-csökkenés esetén működőképes.

Az Eiffel csarnok födémáttörése átgondolt, szép és funkcionális. Az aluljárórendszer közlekedése és kialakítása példaértékű, a gyalogos, autós és logisztikai forgalomszervezése racionális és világos.

A Ferdinánd-alagutat jól elfedi, a tengelyben a városszövetbe illeszkedő városrészt helyez el, jó gyalogos és kerékpáros kapcsolatokkal. Az alagútból tárja fel a mélyállomás galériaszintjén kialakított parkolókat, mely funkció kialakítása ebben a tervben a leghelytakarékosabb; kompakt megoldás a nyomott magasságú duplex parkoló, megközelítése átgondolt.

A kerékpárparkolók kialakítása és megközelítése ideális, a gyalogos és kerékpáros tengelyek átgondoltak. A Podmaniczky utca helyett a parkban vezeti a kerékpárosokat.

A Váci úton megadott buszmegállók mellett kialakított taxiöböl ötletes és jól használható.

Az Eiffel téri K+R nagykörúti megközelítése nehézkes, ugyanakkor ideális helyen van a K+R pontok szempontjából, igazodik a pályaudvar utasforgalmához.

A rendkívül ambiciózus építészeti program, a felszíni állomás elnyomja a műemléki épületrészt, teljesen átformálja a térség arculatát.

Tiszta, jól áttekinthető aluljáró szintet teremt. A felszín alatti világ építészeti megfogalmazása nyugodt, letisztult, bár egyes elemei funkcionálisan korrigálandók. A mélyállomási P+R elhelyezés és kapcsolatrendszer az egyik legjobb, a Westend feletti P+R zóna építészetileg kevésbé vonzó megoldást eredményez, a peronok egy része fölött a maihoz hasonló nyomott, sötét tér alakul ki, míg az íves csarnoktető a parkolóház fölött hoz csak létre egy funkcióval nehezen megtölthető teret.

A háromhajós új csarnoképület igazi vasúti térélményt nyújt. Az egyik legteljesebb, építészetileg is jól kezelt főperon jön létre. Az új központi csarnok a régi csarnok tengelyében áll, minden irányban illeszkedve, és belső feltárulása is izgalmas. A hátsó végen erősen eltúlzott, monumentális a homlokzat, ami ráadásul a régi épületeken (motorcsarnok) is végigfut.

Bár a műszaki leírás a nagyfokú modularitást és előregyárthatóságot hangsúlyozza, rendkívül nagyszámú különböző előregyártott elemre van szükség, ami költséges megvalósítással és főleg üzemeltetéssel jár.

A Nyugati tér elsősorban burkolt, városi tér jellegű kialakítása egyszerűsíti az üzemeltetési feladatokat; a kertészeti feladatok főleg a Podmaniczky utcai tengely mentére koncentrálódnak. Az új felszíni csarnokok üvegfelületeinél különösen kedvezőtlen az éles szögben találkozó dongafelületek találkozásánál kialakuló váparendszer (esővíz, hózug). Az üvegezett dongahéj jó eséllyel sík üvegpanelekből fog állni, ami a látványt erősen módosíthatja. A benapozás (lévén szinte a teljes külső burok azonos kialakítású) nehézkesen szabályozható.

A becsült tervezési díj magas, a becsült kivitelezési költségre vetített arányban reális. A becsült kivitelezési költség jelentősen alábecsült, sorrendben az egyik legmagasabb becslés. A különleges szerkezetek miatt minden építményrész vonatkozásában nagyon drága megoldásokat alkalmaz, a vasúti munkarész túlárazott. Költséghatékony megoldások: vasúti kiszolgáló területek elhelyezése felszíni állomás lefedést lezáró fejépületben, mélygarázs kialakítása az állomás alépítményen belül, meglévő motorcsarnok meghagyása funkcióváltásra. Költségnövelő megoldások: felszíni állomás lefedése és oldalról zárt kialakítása a Ferdinánd hídig és a Westend tetőteraszra rávezetve, a Ferdinánd híd helyén új közúti aluljáró és új zöldhíd.

A karbonsemlegesség elérésére törekedik, az üzemeltetés alternatív energia ellátására felületesen tesz javaslatot.

Vasútüzemi szempontból a pályamű alapvetően megfelelt, a felszíni és a mélyállomás kialakítása megfelelő. A beton pengefalak alkalmazása a bejáratnál nem szerencsés választás. A műszaki leírás hiányos, közlekedési fejezetet nem tartalmaz.

A pályaudvar funkcionális rendje alapvetően jó, a kereskedelmi, vendéglátó, utaskiszolgáló és üzemi funkciók jó helyre kerültek. A műemlék csarnokban a peronbooként eltérő mozgólépcső irány formai gesztus, de nem praktikus.

Az állomási kapcsolatrendszer esetén kiemelendő a felszíni vágányok és a Westend, valamint a Ferdinánd híd közötti közvetlen kapcsolat. A mélyállomás és a felszíni állomás szeparált ugyanakkor, a felszíni peronok nem érhetők el a közbenső aluljáró szintről, így a mélyállomásról is csak kerülővel érhető el a Westend. A pályaudvar belső utasáramlási rendszere alapvetően jól átgondolt, a szintkülönbségekkel jól játszik a tervező. A -1. szint megközelítése és kialakítása kevésbé átgondolt, mint a pályaudvar egyéb részei. Az M5 és a hátsó traktus kapcsolata átgondolatlan, de alapvetően javítható.

A forgalomirányítás és az állomásfőnöki iroda kedvezőtlen helyre került, azonban az üzemeltetői épület sok lehetőséget ad. A váróterem messze került a kiskereskedelmi egységektől.

A felsővezetéket nem ábrázolták, így annak elhelyezése és kialakítása kérdéses. Az utastájékoztató rendszerek hiányosak, a térvilágítás szintén.

5.8. NTP_08 sorszámú pályamű

A pályamű felismerte a sokrétű feladat és az építési helyszín által támasztott bonyolult összefüggésrendszer sarkalatos kihívásait és ezekre többségében átgondolt válaszokat adott. Építészeti karakterében, erejében és tereinek alakításában felmutatja a főpályaudvartól elvárt egyedi és markáns megoldásokat, formajegyeket. Következetes szerkesztésmód eredménye az éteri finomságú, fluid csarnokfedés és a közlekedőterek gondosan kimunkált részletképzése, azonban ugyanaz a

gesztusrendszer valamennyi elemre és léptékre kivetítve már-már modorosnak hat – ez főleg a műemléki csarnok és a városfejlesztési mesterterv túlontúl organikus formálásában érhető tetten.

A vágányok fölé tervezett innovatív – habár a nemzetközi repülőtérépítészet világából jól ismert – formavilágú csarnokká záruló peronfedés az Eiffel-csarnok nyeregtetőjére reflektál, és elegáns megoldással kapcsolódik ahhoz. Bár hatalmas felületként jelenik meg a városi tájban, de szépsége ezt ellensúlyozza. Erénye, hogy gördülékeny átmenetet képez a felszíni fejperonok kurrens bejárati zónája és a kevésbé kihasznált külső peronszakaszok között. Belső terének szerkezetei, szín- és anyaghasználata révén játékosan, mégis tisztelettudóan utal a műemléképületre. Az új csarnok révén megfelelően formált, védett és kellően attraktív főperon, kereszttengely jön létre; a Nyugati térre harmonikus, jó léptékű, térfalként és bejárati jelként egyaránt kedvezően megoldott főhomlokzattal fordul.

Az összetett tetőforma azonban számos szerkezeti, kivitelezési és üzemeltetési kihívást támaszt, amelyekre a terv nem ad megnyugtató választ: a héjalás megvalósítási nehézségei már a látványterveken is tetten érhetőek, hiszen a többszörösen görbült felületek és tartószerkezetek találkozásai már a virtuális környezetben is illeszkedési problémákat generálnak; a pillérfejek torzfelületei legfeljebb költséges és szerkezeti integritást megbontó eljárással kivitelezhetőek (pl. visszamarás); a torzfelületek közé ágyazott bevilágítók a látványterveknek megfelelő megjelenéssel csak jelentős költségek árán valósíthatók meg.

Az Eiffel-csarnokot mint vasúti fogadóépületet, átlátható és jól kihasználható belső terekkel újítaná meg a terv. A növényalkalmazás visszafogott, hihető léptékű.

A föld alatti vasútállomás szintjének modern anyaghasználata és felületei idegenek a fenti világ fával és kékre porszórt fémmel kombinált, nosztalgikus hangulatú belvilágától. A felszín és a mélyállomási szint között minimális méretűek a födémáttörések, ezáltal gyenge a szintek vizuális kapcsolatrendszere és hiányzik a természetes megvilágítás. A föld alatti szintek szellőzése kiterjedt gépészeti rendszert igényelne, ez azonban a pályaművön nem jelenik meg.

A belső közlekedési rendszer jól szerkesztett, egyértelműen kijelölhetők a közönségforgalmi fókuszok és tengelyek. A környező közterületekhez és a Nyugati téri aluljárórendszerhez minden irányból méltó

megnyitásokkal, jól irányított bejáratokkal kapcsolódik, a kereskedelem, szolgáltatás és utaskiszolgálás megfelelő térbeli csoportosításban és hangsúlyokkal van jelen. A terv a várótermeket megosztja és a csarnokban több helyen is biztosítja. Külön kiemelendő az Eiffel-csarnok alatti plusz gyalogos keresztfolyosó, ami a mélyállomás és az M3 metró közötti kapcsolatot és a jobb utasáramlást segíti elő. Ezekkel összevetve méltatlan megoldás a közbenső galériaszint több száz méter hosszú tereinek kihasználatlansága, sterilitása, miközben a pályamű a mélygarázst előnytelen módon egy önálló földalatti műtárgyban helyezi el a Podmaniczky utcai közpark alatt.

Vasútüzemi szempontból a pályamű a kiírás alapvető feltételeinek eleget tesz; mind a felszíni, mind a mélyállomás kialakítása megfelelő. Ugyanakkor a vasútüzemi helyiségek az üzemi területektől előnytelenül távol kerülnének, a technológiai részletek (így például a felsővezetékek rögzítése) pedig nem megítélhetők.

A Nyugati tér kialakítása autóközpontú, a téren kevés a zöldfelület, melyek elhelyezése akadályozza a gyalogosok haladását. A Ferdinánd-tengely közúti forgalma aluljáróba kerül, a helyén épített gyalogos-kerékpáros híd előnyösen megoldott. Kedvező helyre kerül a nagy kerékpártároló a Podmaniczky utcánál. Több szempontból is elhibázott azonban a Podmaniczky utca kezelése: a közúti aluljárók miatt javasolt szélesítés aránytalanul növeli a forgalmat és a burkolt felületeket; a Ferdinánd-alagút megközelítése a merőleges be- és kihajtókkal balesetveszélyes; a pályaudvari mélygarázs idehelyezése aránytalan forgalomnövekedést okoz.

A teljes terven végigvezetett „fonódó nyalábok” gesztus érdekes rendezőelv a beépítési tervre, ugyanakkor a térszervezésben kompromisszumokat eredményez a Nyugati téren és a magánfejlesztési területen egyaránt. A tömbök látszólag követik a VI. kerület kialakult utcaszerkezetét, de beépítésük léptéke túlzó.

A lineáris park markáns, teljes szélességű parkként indul az állomás mellett, végigvezet a területen, több szálon kapcsolatot ad a vágányzóna túlsó oldalával, a hidaknak jó fogadótereket kínálva. Bátor és helyes

döntés a motorszín kiszabadítása és a mellette javasolt vízfelület. Hiányzik azonban a Podmaniczky utcai térfalképzés.

A terület harántirányú kapcsolatait több híddal oldja meg a pályamű; fontos kapcsolat a Westend és a lineáris park közötti "Westend felüljáró". A zöldtengely nem ideális irányú, nem reflektál sem a Lehel térre és a templomra, sem a Szabolcs utcára. A fejlesztési területen átvezetett, a Vágány utca felé mutató ferde átvágás egyedi, erős eleme a tervnek. A kongresszusi központ elhelyezése a Ferdinánd-alagút északi oldalán előnyös, az állomás felé megoldott az aluljárószinti kapcsolat.

Zöldfelületi szempontból a terv a legátgondoltabb pályaművek közé tartozik: összetett, az egész területet átszövő zöldhálózatban gondolkodik; megfelelően védett és mégis kielégítő nagyságú, biológiai sokféleséget garantáló zöldfelületeket hoz létre, teljesítve a tervezési programban leírt követelményeket.

A Bíráló Bizottság a pályaművet erős és koherens gondolati tartalmára való tekintettel **III. díjra** javasolta.

5.9. NTP_09 sorszámú pályamű

A pályamű központi elemét alkotó új pályaudvari csarnok környezetével érzékeny párbeszédet folytat: a műemléki vágánycsarnokra merőleges raszterével, tisztán elváló tömegével, hasonló magasságú tetőzetével önállóságát hangsúlyozza, míg szín- és anyaghasználatával, tetőhajlásszögével, bevilágítóinak elhelyezésével megidézi azt. A csarnok, amely a felszínen megmaradó fejpályaudvari vágányok fedésére szolgál, léptéke és arányrendszere révén a múló divaton felülemelkedő nyugalmat és racionalitást sugároz. Szerkezetileg átgondolt megoldásokkal, optimális anyaghasználat mellett oldja meg a térlefedést, szándékoltan a legforgalmasabb peronszakaszok időjárás elleni védelmét tartva szem előtt. A teljes koncepcióban tetten érhető szemlélet előrevetíti a gyors, pontos és hatékony kivitelezést; az acélpillérek kialakítása lehetővé teszi a helyszíni összeszerelést. Gyengesége a homlokzatképzés: az időjárás elleni védelmet nyújtó függönyfalak a tervben csak jelképesen láthatók, a Nyugati tér felé fájóan hiányzik a térfal és a kellően hangsúlyos főbejárat.

Meglehet, ez tudatos tervezői döntés eredménye, ugyanis a pályamű egyértelműen állást foglal az Eiffel-csarnok vasúti funkciója mellett, a Nyugati tér hármas térrendszerének központi elemét valódi „állomási előtérként" kezeli és alakítja. Ezzel együtt a csarnoktér és az oldalszárnyak funkciói kissé sematikusak, a főbejárat és a csarnok alatti mélyállomási peronok közötti, egyébként jól strukturált gyalogos útvonalak az optimálisnál hosszabbak. Egyedi felvetés a két oldalszárny árkádosításával létrehozott keresztfolyosó, mely kiegészíti a szűkös Teréz körúti járdákat – a megoldás azonban örökségvédelmi szempontból aggályos.

Az aluljárószint és a mélyállomási szint anyaghasználata a klasszikus modern közlekedési építészet szellemiségét tükrözi. A föld alatti terek megformálása példás: kellően szellős, tágas érzetet kelt, hihető a természetes fény és levegő lejuttatása, a feltáruló térrendszer minden látószögből áttekinthető és élményszerű. A felszíni pályaudvarrész lehatárolását biztosító „várárok" az aluljárószint és a felszín között vizuális kapcsolatot biztosít, feltárva a műemléképület északi véghomlokzatát és lépcsős teret nyitva a Podmaniczky utca felé. Az utaskiszolgáló létesítmények, üzletek és bérlemények optimális módon az utasáramlás fókuszpontjába kerülnek, azonban alapterületük kissé alulméretezett. A váróterem a vágányoktól túl messze helyezkedik el. Érdemi hiányosság a Nyugati téri aluljárórendszer összekötő ágának elépítése, így az M3 metróból nem biztosított a pályaudvar akadálymentes megközelítése.

A pályamű egyik legfőbb erénye a transzparens, nyitott, átjárható, emberi léptékű terek kialakítása, amelyek logikus vonalvezetéssel sokrétű kapcsolatokat biztosítanak. Ennek kulcseleme a Váci út és a Podmaniczky utca közötti kereszttengely, amely teljesen közhasználatú – igaz, a kiírással ellentétben fedetlen – utcaként funkcionál. Egyedi és ígéretes megoldás a vágányok fölött átemelt gyalogos híd, mely felszíni peronok megközelítésén túl összeköti a Podmaniczky utca menti lineáris parkot és a Westend bevásárlóközpont központi auláját is. Egyedüliként szintén e pályamű tesz javaslatot a kongresszusi központtól a Westend mögött egész a Nyugati térig végigvezetett, emelt szintű gyalogos sétányra, amely szervesen összefűzi a különböző rendeltetésű területrészeket, egyben integrálódik a zöld ökológiai folyosóhoz is.

A terv a kiírásban megfogalmazott alapvető feltételeket vasúti szempontból betartja, a felszíni és a mélyállomás kialakítása megfelelő. A váltóállító torony épületét megőrzi és a Podmaniczky utcai oldalon újjáépíti. A pályaudvar vasútüzemi létesítményeit, feltöltő-kiszolgáló útvonalát és mélygarázsát észszerű módon, a tereket jól szervezve a föld alatti állomásdoboz aluljárószintjének hátsó, a Ferdinánd-tengelyhez közel eső részén helyezi el. Nem előnyös azonban, hogy egyes helyiségek az Eiffel-csarnok alagsorában kapnának helyet, ami nemcsak vasútüzemi szempontból előnytelen, de a mélyállomási szint felszíni kapcsolatát is gátolja.

A pályamű szinte egyedüliként a Ferdinánd híd megtartását és szélesítését javasolja, ám ez ilyen mértékben csak teljes felszerkezetcserével és új alépítményekkel volna megoldható, a Podmaniczky utcai csomópont helyének megválasztása pedig előnytelen.

A Nyugati tér kialakítása igen vázlatos, ezzel együtt sivár, reprezentatív kialakítása sérül. A lineáris park jól szervezett, értelmezhető zöldfelületekkel operál, melyek nagyobb része a Podmaniczky utca felé esik. Emiatt a zöldfelület használati szempontból kedvezőtlenebb helyzetbe kerül, és nem tudja az átmeneti zóna szerepét betölteni a vasúti és a beépítésre szánt területek között. A déli parkrész méretéhez képest funkciószegény. A terv megfelelő méretű és ökológiai gazdagságú zöldfelületeket hoz létre.

A beépítési koncepció szépen reagál a környező utcahálózatra, de a magánfejlesztési területen kissé sematikus. Helyesen ismeri fel a kongresszusi központ legcélszerűbb elhelyezését a Ferdinánd-tengely északi oldalán. A zöldbe ágyazott gyalogos kereszttengelyt a Kodály körönd és a Lehel téri templom között kijelöli, de az keskeny, és Lehel tér felőli végén bizonytalan. A Podmaniczky utcai oldalon az épületek telepítése kedvezőtlen: a motorszín túlépített folyosóba kerül, az utca melletti három sávépület esetleges, kijjebb lakóépületeket javasol a vágányok közvetlen szomszédságában, az alacsony intenzív lakóépülettípus itt megkérdőjelezhető, a lineáris park északi szakasza pedig elkeskenyedik és kerékpárúttá egyszerűsödik. A kerületek összekötése a szerkezetileg meghatározó pontokon biztosított. A Bulcsú utca tengelyében nem szerencsés (illetve a vasúti alagút rámpájának emelkedése miatt nem is

lehetséges) az aluljáró megtartása, a Munkácsy utca vonalában javasolt kerékpáros híd azonban előnyös pozícióba kerül.

A Bíráló Bizottság, szem előtt tartva a pályaudvar példaértékű megoldását, a pályaművet **I. díjra** javasolta.

5.10. NTP_10 sorszámú pályamű

Városi közlekedés szempontjából a Ferdinánd-alagút átvezetése eltúlzott, és a parkoló megközelítéshez kialakított csomópont forgalombiztonsági szempontból kedvezőtlen. A vasút felett kialakított domborzat ötletes, a gyalogos-kerékpáros tengelyek pozíciója javítandó. A Szabolcs utca és Vágány utca közúti meghosszabbítása kétséges, gyakorlatilag a Podmaniczky utca menekülő útvonala lehet. A Podmaniczky utcára szervezett mélygarázs be- és kihajtók indokolatlan forgalomtöbbletet okoznak, és nagymértékben növelik a burkolt felületeket. A teherforgalmi kiszolgálás illeszkedik a tervhez.

Vasúti értékelés alapján a pályázat a kiírásban szereplő alapelvárásokat teljesítette. A tervező semmilyen áttörést nem tervezett az Eiffel-csarnokban a -1 szintre. Az Eiffel-csarnok az utasforgalmi áramlatokból való ilyen szintű kivonása a diszpozícióval ellentétes. A mai csarnok mögé épített új csarnok a színes, átvilágított tetővel és a nagy belmagassággal jó benyomást kelt, nem ad ugyanakkor választ arra a kérdésre, hogy a szél, és a hideg ellen mi védi az utasokat. A felszíni vágányok a peronfedés után egy széles sávban teljesen felül vannak építve, ennek pontos megoldása azonban nincs bemutatva. Biztosított a vágánykép, ezen felül valamennyi irányban jó kapcsolatrendszer áll rendelkezésre az egyes állomásszintek, valamint a külső elérési pontok között. Utóbbi olyan sok szinten operál, amihez bizonyosan szükségessé válna egy magas minőségű tájékoztatási rendszer. A Ferdinánd híd irányába a felszíni peronokról nincs megadva kapcsolat. Az állomás jól kialakított kijárati közterei elősegítik a pályaudvar megközelítését. Az M5 kapcsolat nincs kidolgozva. Az üzemi blokk egy területre került, ami kedvező, azonban ez az aluljáró szinten került kialakításra a vasúti funkcióktól távol.

Városépítészeti megállapítások alapján az új csarnoképület városképileg túlzottan elvont elemek egyvelegeként tűnik fel, rendkívül kaotikus városépítészetet mutat. A Nyugati tér kialakítása a teljes térre

vetített rasztert kívánja követni, mely funkcionális, használati problémákhoz vezet, sivár, kevés, nem megfelelően pozícionált zöldfelület került elhelyezésre. Az aluljáró továbbra is külön elemként él, nem kapcsolódik a térhez. Az aluljárószinten jó helyet kap a kerékpártároló a Nyugati tér alatt. Egyedi javaslat a Nyugati téri aluljáróból közvetlenül a műemlék csarnok alá vezető folyosó. A tengelyes bekötés a csarnokba elméletben jó megoldás, gyakorlatban azonban nem feltétlen kivitelezhető. Kedvezőtlen és indokolatlan az Eiffel csarnok déli üvegfalára épített galéria szint és a rávezető lépcsők elhelyezése.

A beépítési javaslat mindkét kapcsolódó városrész tengelyeit átveszi, minden 6. kerületi utcát folytat. A Lehel téri templomra nem reagál. A magánfejlesztési területet sűrűn beépíti, nem ad kellő kapcsolatot a városrészek között. A vágányok mellé helyezett három magas épület zavaró az Eiffel csarnok mellett. A mozdonyszínből csak keveset tart meg. A vágányok épületekkel vagy parkkal történő felülépítésével nagyléptékben, nem reális módon számol, a Bajza utcáig beépíti a vágányok feletti teret. Az észak-déli lineáris park szélesen van végigvezetve, sokoldalú funkciókínálattal, de a kiszélesedő központi park jelentős része födémen, talajkapcsolat nélkül kap helyet, ami nem gazdaságos és nem is fenntartható megoldás. A kongresszusi központ sínek fölé helyezése különösen költséges.

A terv a tervezési program zöldfelület-fejlesztéssel kapcsolatos követelményeinek alapvetően megfelel. A pályamű fenntarthatósági koncepciója meggyőző, hőenergia elsősorban geotermikus energián alapul, átgondolt az organikus hulladék újrahasznosítási koncepciója és a víz-visszaforgatási koncepció.

Összességében a pályamű megfelel a Tervezési programnak, azonban számos üzemeltethetőségi és megvalósíthatósági kérdést vet fel.

5.11. NTP_11 sorszámú pályamű

Vasúti szempontból a Pályázó jelentős mértékben eltért a kiírástól. A felszíni vágánycsoportot a -1 szintre helyezte át, amely valamennyi egyéb, alatta fekvő részt is lentebb tolt. A döntés következményével nem számolt a pályázat, sem a vágányrendszer távolabbi, felszínre érkezése nem került bemutatásra, sem az ilyen mértékű földalatti műtárgyakat áthidaló födémrendszer nem tűnik megvalósíthatónak. A

mélyállomást mélyebbre helyezi a kiírtnál, így eltolódik a vágányok felszínre érkezése, és az alagutat is mélyebbre kell fúrni a tervezettnél.

Kapcsolatrendszerében a terv átlátható, egyaránt biztosítja a -1 szinten lévő peronokról és a mélyállomásokról is valamennyi szükséges irányban a kapcsolatot. Az M5 kapcsolat kidolgozása azonban elnagyolt, a berajzolt kapcsolat áteresztő képessége alacsony. Az üzemi helyiségek felsorolása és kidolgozása elnagyolt, pontatlan. A pályamű vasúti közlekedési szempontból nem felel meg az elvárásoknak.

Városi közlekedés szempontjából a terv a formavilágot helyezi a funkcionalitás és a közlekedés elé. A pályázó eltér a tervezési programban kiadott kötöttségektől. A Nyugati tértől áthelyezi a buszvégállomást, ezzel többletfutást generálva. A 4-6 villamos megállóiban a lépcsősarkok elbontásra kerülnek, így a hiányzó kapcsolatokat pótolni kellene. A Ferdinánd tengely újragondolása ötletes, azonban szabályozatlan gyalogos-kerékpáros áthaladásokat ábrázol. A kerékpártárolók fedetlenül, a vasúttól messze, a felszínen kerültek kialakításra. Nagykapacitású kerékpártárolót nem találni a rajzokon, valamint K+R, taxi és egyéb parkolást nem oldja meg a terv.

A városépítészeti, és a város- és ingatlanfejlesztési elemzés is arra következtetésre jutott, hogy a felszíni vágányok lesüllyesztése nem tud megvalósulni.

A Nyugati tér kialakítása vázlatos, jelentős mértékben burkolt. Új csarnoképület hiányában az Eiffel csarnok épülete és az új irodasor érvényesül. A tér nem biztosít valós kapcsolatokat a felszín alatti új világgal. Az új pályaudvar létesítményét a terepszint alá helyezi, így a Nyugati tér és a Podmaniczky utca között óriási gyalogos felületet alakít ki. A fejlesztési területekre javasolt beépítések sematikusak, nem illeszkednek, a Podmaniczky utca mentén meglehetősen ad hoc helyezkednek el az épületek, amelyek alulépítettek, funkcionálisan és alaprajzilag is megkérdőjelezhetők. Az északi fejlesztési területen megvalósuló zöldterület „leszakad" a beépített területektől. Az épülettömböket minden irányból gépjárműforgalom öleli körbe, aktív gyalogos zóna nem létesül. A magán fejlesztési területen a parkot a Westend mellett alakítja ki, így a kongresszusi központot kedvezőtlenül a lakóterülethez kapcsolva helyezi

el. A lakóterület tömbjei túl sűrűek és a javasolt beépítési forma sem kedvező. A parkolóházat, valamint a tetőkertet elbontja, helyén új terepszintről induló beépítést helyez el.

Zöldterület-fejlesztési szempontból a hossz- és a keresztirányú zöldfelületi kapcsolatok nem teljes értékűek a teljes területen, inkább átlós útvonalakkal, valamint a felszínen vezetett Ferdinánd tengellyel operál. Az Eiffel tér és a Nyugati tér zöldfelületi értéke alacsony. Nagyon sok a burkolt felület és a növények számára kedvezőtlen feltételeket nyújtó területrész. Ökológiailag nem kellőképpen változatos, magas fenntartású gyepfelületeket és fákat alkalmaz, kis tavak, vízmedencék kialakításával. Az értékes fákat nem tartja meg.

Összességében a pályaműről megállapítható, hogy nagymértékben eltért a kiírástól és a vizsgált szakterületi elvárásoknak nem felel meg.

5.12. NTP_12 sorszámú pályamű

A vasúti értékelés alapján a pályázat a kiírásnak megfelelően helyezi el a mély- és felszíni állomást, ugyanakkor a látványtervek és a helyszínrajzok között kisebb ellentmondások tapasztalhatók. A hártyaszerű, ponyva peronfedés üzemeltethetősége erősen kérdéses a nagyfeszültségű vezetékek felett. Idegen tárgyak, eltávolítása a tölcsérszerű tető felső síkjáról lényegében lehetetlen. Kapcsolatrendszerében egyaránt bekapcsolja az Eiffel-csarnokot, a Podmaniczky utcát, valamint a Ferdinánd híd térségét is, utóbbit ugyanakkor csak a mélyállomás felől. Nem ad kapcsolatot közvetlenül ugyanakkor a Westend irányába. Az Eiffel-csarnokban a középső gyalogos promenád öncélú megoldás, hisz az utasforgalmi funkciókkal nem kommunikál, ellenben kitakarja a -1 szinten létrehozott, a mélyállomás és csarnok közötti nagyvonalú áttörést. A függőleges közlekedők átgondolatlanok, az utasok a más komolyabb funkcióval meg nem töltött -1 szinten kényszerülnek többszöri irányváltásra. Az M5 metró kapcsolat a rajzokon kidolgozatlan, a műszaki leírásban azonban részletesen kifejtett. Az üzemi funkciókra szolgáló helyiségek kialakítása az aluljáró szinten megfelelően egy blokkban van, azonban hiányzik a felszíni állomásnál létesített üzemi célú helyiség.

A Pályázó a Nyugati térről elhagyta a buszvégállomást, a buszokat a Ferdinánd-alagúton keresztül hurokban fordítja, többletfutást eredményezve. A Nyugati téri zebra mérete arányt tévesztett, nem illeszkedik a valós útvonalakhoz. A tér zöldfelületi kialakítása kevés, kedvezőtlen. Az aluljáró kialakítása gyalogos szempontból nem logikus, a vasúti peronok indokolatlanul le vannak szűkítve a tartóoszlopok által, mely akadályozza a mozgólépcsők elhelyezését, illetve korlátozza a mellette biztosítható szabad teret.

A pályamű a műemléki csarnok földszinti födémét teljesen kinyitja, a felszíni vágányok fölött pedig légies peronlefedést alkalmaz, ami nem konkurál az Eiffel csarnokkal, viszont kialakítása a pályaudvar szerepéhez nem méltó, ideiglenes hatású, térfal képző és bejárat-kijelölő szerepe nincs. Alapvető probléma, hogy a megbontott műemléki csarnok formavilága és az új szerkezetek mind a mélyállomáson, mind a felszíni vágányzatnál semmilyen összhangban nincsenek egymással. A felszíni állomás szerkezete különleges, szerkezetileg átgondolt megoldás, de kivitelezése a hazai gyakorlatban nem megszokott. Az Eiffel tér adottságait nem igazán használja ki, nem köti be az aluljárórendszerbe, a műemlék csarnok kizárólag a Nyugati tér felé nyílik fel. A Nyugati téri kialakítás azonban jól sikerült, változatos, zöld arculatot kapott. Az új beépítés reális, a jelenlegi városszövethez kapcsolódik. Az épülettömböket minden irányból gépjárműforgalom övezi, gyalogos zóna a tömbökön belül létesül, de azok átjárhatósága kérdéses. A lineáris park kialakítása, szélességi méretei, berendezése alapvetően egy jól használható rekreációs területet hoz létre, nagy hibája viszont, hogy csak a Ferdinánd tengely vonalától indul. A városrészek közötti kapcsolat helye, a Kodály köröndtől a Szent István parkig vezető tengely jól azonosított, de a terézvárosi oldalon az átvezetés szűk, a Lehel utcai oldalon pedig a park kijelölése túl merev. A vasút fölötti gyalogos-kerékpáros átvezetés közvetlen szomszédságában az önálló kerékpáros híd fölöslegesnek tűnik.

A tervezési program zöldfelület-fejlesztéssel kapcsolatos követelményeinek kitűnően megfelel. A pályamű logikus koncepciójú vonalvezetéssel ad javaslatot a környezetalakításra, a vasúti átkelőkre realisztikus megoldást vázol nagyotmondások nélkül. A terület vasúttörténeti múltját szimbolikusan land

artként megjelenítő megoldásai kiemelkedőek. A lakó- és irodaépületek egy részét reálisan fenntartható extenzív zöldtetős, zöld teraszos kialakítással tervezi. A fedett peronok melletti nagy burkolt felület nem indokolt, ugyanakkor ötletes a városi parkból ökologikus parkba történő átmenet gondolata. A karbonsemlegességre való törekvés a tervezésben figyelmet kap, az alternatív energiaellátást elsősorban a Margitszigeti termálkútból nyert termálvízzel gondolják megoldani. A felszíni állomás térlefedése vízgyűjtőként működik, a vízelvezetés megoldását nem mutatja be.

Összességében a pályamű megfelel a kiírásoknak, a Pályázó teljesítette az előírásokat, azonban a pályamű hordoz magában üzemeltethetőségi és megvalósíthatósági kérdéseket.

6. ELŐZETES TELEPÜLÉSKÉPI VÉLEMÉNY

A Kiíró a Tervpályázati rendelet 25. § (3a) és (3b) bekezdése alapján – figyelemmel a 314/2012 (XI.8.) Korm. rendelet a településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló rendelkezéseire – a díjazásra és megvételre javasolt pályaműveket előzetes településképi vélemény kialakítása céljából a településfejlesztésért és településrendezésért felelős miniszter rendelkezésére bocsátotta.

A miniszter előzetes településképi hozzájárulását 020/2022 iktatószámon, 2022.03.23-án megadta valamennyi díjazott és megvételre javasolt pályamű tekintetében.

A Kiíró a Tervpályázati rendelet 27. § (8) bekezdése alapján a pályaművek másolati példányait a kulturális örökség védett elemeinek központi nyilvántartása feladatkörében eljáró kulturális örökség védelméért felelős miniszter számára megküldte.

7. A DÍJAZOTT PÁLYAMŰVEK RANGSOROLÁSA

Az 5. fejezetben ismertetett értékelések alapján a Bíráló Bizottság az alábbi sorrendet állítja fel a pályaművek között:

- I. díjban részesül: az NTP_09 bírálati számú pályamű,
- II. díjban részesül megosztva: az NTP_01 bírálati számú pályamű,
- II. díjban részesül megosztva: az NTP_04 bírálati számú pályamű,
- III. díjban részesül: az NTP_08 bírálati számú pályamű,
- megvételben részesül: az NTP_05 bírálati számú pályamű.

8. A DÍJAK ÉS MEGVÉTEL ELOSZTÁSA ÉS ENNEK RÖVID INDOKLÁSA

A Bíráló Bizottság a díjazott és megvételben részesített pályaművek szerzői részére kifizetendő összegeket az alábbiak szerint állapította meg:

– I. díj: bruttó 110.000 EUR
– II. díj: bruttó 85.000 EUR
– III. díj: bruttó 65.000 EUR
– Megvétel: bruttó 60.000 EUR

A Bíráló Bizottság úgy döntött, hogy a meghívási díj (bruttó 31.750,- EUR) mind a 12 db benyújtott pályamű tervezőjének kifizethető, tekintettel arra, hogy valamennyi pályázó érvényes pályaművet nyújtott be.

A díjak bruttó összegek, melyek ÁFÁ-t és minden egyéb fizetendő adót tartalmaznak és adóköteles bevételek. Külföldi díjazott vagy megvételben részesült, vagy különdíjas pályázó esetén az ÁFA a díjazott vagy megvételben részesült, vagy különdíjas pályázó részére nem kerül kifizetésre, annak összegét a Kiíró közvetlen módon fizeti be a magyar adóhatósághoz. Így mellőzhető a külföldi partner bejelentkezése ÁFA alanyként a magyar hatóságoknál, ő a számláját a nettó összegről jogosult kiállítani.

9. A TERVPÁLYÁZAT HASZNOSÍTÁSÁNAK MÓDJÁRA ÉS LEHETŐSÉGEIRE TETT AJÁNLÁSOK

9.1. Hirdetmény nélküli tárgyalásos közbeszerzési eljárás

A Bíráló Bizottság a Tervpályázatot érvényesnek és eredményesnek nyilvánítja és megállapítja, hogy a Tervpályázaton I. díjban részesített (NTP_09 sorszámú) pályamű alkalmas arra, hogy annak alapján a pályázót tervezői szolgáltatás megrendelésére vonatkozó hirdetmény közzététele nélkül lefolytatandó tárgyalásos közbeszerzési eljárásban a Kiíró ajánlattételre felhívja. A hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárás szabályai szerint a közbeszerzési eljárás megindítható, a dokumentációban meghatározott vállalási feltételekkel a tervezői szolgáltatás szerződése megköthető, a Bíráló Bizottság alábbi ajánlása szerint.

A Bíráló Bizottság – a Tervpályázati rendelet 25. § (3) k.) pontja és 26. § (2) bekezdése alapján kizárólag az I. díjban részesített pályamű tervezőjét javasolja a tervpályázatot követő közbeszerzési eljárásban ajánlattételre történő felhívásra.

Az I. díjban részesített pályamű koncepciója, javasolt funkcionális, szerkezeti és technikai megoldásai alkalmasak arra, hogy a továbbtervezés alapjául szolgáljon. A pályamű összetett és a kiírási feltételekben foglalt valamennyi kérdésre adott világos, kivitelezhető, költség- és kivitelezésük szempontjából időhatékony válaszai őt teszik alkalmassá arra, hogy továbbtervezésre ajánlja a Bíráló Bizottság.

9.2. Bíráló Bizottsági ajánlások a nyertes pályamű továbbtervezéséhez

A Bíráló Bizottság a beérkezett 12 pályamű kiértékelése és tervezési program szerinti alapos vizsgálata alapján, az alábbi tervezési irányokat, koncepcionális és műszaki megoldási javaslatokat ajánlja figyelembe venni a továbbtervezés során a Kiíró és a nyertes Pályázó számára.

9.2.1. Városi közlekedés

- A Nyugati téren a Váci út – Bajcsy-Zsilinszky út vonalában lévő közúti felüljáró elbontásával és a Lehel téren végállomásozó villamosok továbbvezetésével a Bíráló Bizottság egyetért, azt a további tervezési fázisokban is követendő iránynak tartja és a döntéshozóknak megvalósításra ajánlja.
- A meglévő Nyugati téri aluljárórendszer és az M3 metró mélyállomása mindkét kijáratának irányából egyenértékűen biztosítani szükséges az Eiffel-csarnok közbenső aluljárószintjének nagyvonalúan méretezett, közvetlen nyomvonalú, akadálymentes gyalogos kapcsolatát. A jelenlegi átkötő aluljáró tereinek hasznosítása a továbbtervezés során megoldandó feladatot jelent.
- Fontos a pályaudvar gyalogos bejáratainak egyensúlya: míg a Podmaniczky utcai lejárat várhatóan minden építészeti értéke dacára is kisebb jelentőségű lesz, a vonatokhoz siető elővárosi utasokra tekintettel javítani szükséges a Nyugati téri felszíni vágányok közvetlen köztéri elérhetőségét és a köztéri bejárat(ok) hangsúlyait.
- A Ferdinánd-tengely esetében a Bíráló Bizottság az összes pályamű javaslatait mérlegelve az alagutas kialakítást tartja preferáltnak és javasolja megvalósításra. A közbenső aluljárószintre helyezett gépkocsi-parkoló és a logisztikai udvar elérhetőségét mind a Váci út felől, mind a Podmaniczky utca felől biztosítani szükséges, legalább közvetetten. Az új közúti alagútban közlekedő közösségi közlekedési járatok (76-os trolibusz) felől az állomást célszerű megközelíthetővé tenni.

9.2.2. Városépítészet, városfejlesztés

- A Bíráló Bizottság egyetért a városépítészeti mestertervnek a Lehel teret és a templom térségét is magába foglaló kiterjesztésével és annak integrálásával a keresztirányú zöldterületi sávba; azt

a további tervezési fázisokban is követendő iránynak tartja a templom körüli tér gyalogos szempontú fejlesztése és a közúti forgalom általi területfoglalás csökkentése érdekében.

– A Bíráló Bizottság egyetért a lineáris park különszintű átvezetésével a Dózsa György út fölött, mind a Vágány utca, mind a Podmaniczky utca esetében, annak további vizsgálatát és a városépítészeti mesterterv keretében történő továbbtervezését javasolja.

– A Podmaniczky utca menti beépítés városépítészeti környezetére érzékeny kialakítása szükséges. A Podmaniczky utca mentén az eklektikus városszövet ritmusára reflektáló, de a kiemelt pontokon - így különösen a motorszín előtt - felszakadó beépítési vonal kívánatos. Az épületek vasút felőli homlokzata ezzel egyenrangúan kezelendő. Átgondolásra szorul az elkeskenyedő területsáv Dózsa György úti végének kialakítása, beépítési intenzitása.

– Javasolt a lineáris park kialakításának felülvizsgálata. A zöldsáv a terület belső szakaszán változatos téri helyzetben, a vasút és utca közötti oldalt váltva haladjon, kiszabadítva a motorszín épületét; míg a terület külső szakaszán a Munkácsy utcáig a vasúti pálya mentén, védett pozícióban célszerű vezetni.

– A park kialakítása során törekedni szükséges a mélyépítési munkálatok során kitermelt föld helyben történő felhasználására.

– A motorszín épületét a továbbtervezés során történeti értékeinek megőrzésével városi rangú közintézményként, az új lineáris park kulcselemeként javasolt felújítani. Kívánatos az épület körül a kellő rálátást biztosító szabad terek kialakítása.

– A kongresszusi központ elhelyezésére a tervpályázati pályaművek alapján a Bíráló Bizottság a Lehel tér felőli első tömbben a Ferdinánd-tengelytől északra eső fejlesztési területet tartja megfelelőnek, az első helyezett pályamű is itt helyezi ezt el. A létesítmény a Ferdinánd-tengely és a Lehel utca között megfelelő pozícióba kerül, azonban törekedni kell a pályaudvar és a Nyugati tér felé a közvetlen vonalú, a lehető leghosszabb szakaszon védett kialakítású gyalogos

kapcsolatok biztosítására. A kongresszusi központ épülettömege a Lehel tér felől az első tömbbe kerüljön, és homlokzata ebben az irányban a Sóház vonalában álljon meg, köztérrel megnyílva a Váci út felé, a beépítés határát a fejlesztési telek sarkán megtartva a Westend vonalában.

– A városrészek közötti, a vasúti pálya fölött átemelt gyalogos-kerékpáros kapcsolatok három irányt biztosítsanak közvetlen vonalvezetéssel és nagyvonalú szélességgel: a Kodály körönd - Szent István park tengelyt, a Bajza utca - Bulcsú utca tengelyt és a lineáris park Vágány utcai folytatását a Munkácsy utca vonalából indítva. Az átkötések tervezett kialakítása mindhárom esetben tegye lehetővé kerékpáros és gyalogos fogalom akadálymentes átvezetését.

– A legfontosabb kelet-nyugati szabadtéri kapcsolatot szélesebb, a különböző irányokat biztosító módon, a nyertes pályaműben szereplőhöz képest délebbre fordítva javasolt kialakítani, a parkot a Lehel téri templom irányába egyértelműen megnyitva.

– A Vágány utcát javasolt a Bulcsú utcáig meghosszabbítani, szem előtt tartva a lineáris park XIII. kerületi oldalon való folytatásának lehetőségét.

– A humáninfrastruktúra (bölcsőde, óvoda, iskola, egészségügy, sportcélú intézmények) megfelelő mértékű ellátottságát a továbbtervezés során biztosítani kell.

– A beépítés intenzitását és térbeli elhelyezését az általános közműinfrastruktúra-fejlesztések (elektromos hálózat, csatornahálózat és távhő-távhűtés) figyelembevételével szükséges meghatározni.

– A lineáris park tervezése során kapjon nagyobb hangsúlyt és ökologikus szerepet a vízarchitektúra kialakítása, kívánatos egy nagyobb vízfelület kialakítása több pályamű javaslatával összhangban.

9.2.3. Építészet és belső funkcionalitás

- A megfogalmazott fenntarthatósági szempontok részletes vizsgálata szükséges, ezek érvényesülésének biztosítására a tervezés további fázisaiban világos, a tervezési folyamat során ellenőrizhető, célokhoz rendelt indikátorokat kell meghatározni.
- Az új csarnok tetőmagasságának és időjárás elleni oldalsó védelmének továbbfejlesztése szükséges, összehangoltan a Nyugati téri és az új park felőli homlokzatképzés újragondolásával.
- A Nyugati tér Váci úti oldala (Puczi Béla tér) északi térfalának és egyben a pályaudvar új főhomlokzatának egyértelmű definiálása szükséges.
- Az új csarnokon túlnyúló, ritkábban használt peronrészek fedését az alkalmazott építészeti eszköztárral összehangolt módon kell kialakítani.
- Az Eiffel-csarnok oldalhajóinak túlzottan széles árkádos áttörését javasolt felülvizsgálni.
- Az Eiffel-csarnok földszinti, közbenső szintje és mélyállomási peronjai közötti gyalogos közlekedőrendszer átgondolandó; a peronokra a Teréz körúti főbejárathoz közelebb szükséges lejáratokat adni.
- A megcélzott funkcionális összetettség átfogó kiskereskedelmi és szolgáltatási stratégia felállítását indokolja a tervezési program támogatására, a csarnok és aluljárószint funkcióinak meghatározásához; ennek fókusza a csarnokban elsősorban a városi közönség legyen, aluljárószinten az utazóközönség. Az Eiffel-csarnok elsősorban vendéglátó, kulturális funkcióval fedett, de átjárható városi köztérként hasznosítandó. A Eiffel-csarnokban és az alatta található elosztószinten nagyobb alapterületen, jobb elosztásban, a főbb utasáramlási útvonalakhoz illesztve kell üzleteket és szolgáltatásokat biztosítani.
- Az Eiffel-csarnok terének zárhatóságát és időjárás elleni védelmét biztosítani szükséges.

- A felszíni vágányok fölötti utashíd mellett vizsgálandó a közbenső aluljárószinten keresztirányú kapcsolat kialakítása a Westend üzletközpont centrális terének irányába, a föld alatti peronok közvetlen megközelítésének biztosítására.
- A Nyugati térről az új csarnokba átvezető utashidak számát, méretét és elhelyezését célszerű felülvizsgálni.

9.2.4. Vasútüzem

- A mélyállomás egyben a távlatban tervezett alagút bejárata is, ezt a műszaki tervezés során nem szabad szem elől téveszteni, a szerkezeti, gépészeti és technológiai követelményeit a tervezés során integrálni szükséges.
- A pályaudvari vágányok flexibilis működése, illetve a jelentős utasforgalom nem teszi lehetővé a peronokon történő tömeges várakozást. Emiatt a központi várakozó-, utaselosztó terek optimális helye a közbenső elosztószinten adódik; az utasforgalmi funkciókat (ügyfélközpont, távolsági utasok váróterme stb.) ide célszerű összpontosítani.
- A felszíni és a mélyállomás közötti átszállókapcsolatot az aluljáró szintjén, a központi várakozó térhez kapcsolódóan is szükséges megadni, amennyiben a végső vágánygeometria ezt lehetővé teszi. Valamennyi gyalogos útvonal és állomási szolgáltatás esetében elvárás, hogy kényelmesen, a legrövidebb úton vezetve, akadálymentesen is igénybe vehető legyen, az Európai Unió vasúti átjárhatósági követelményrendszerével összhangban. A mélyállomás és a Ferdinánd-tengely, valamint a Westend bevásárlóközpont között a pályaműben csak közvetetten megoldott kapcsolat továbbfejlesztése szükséges.
- Az állomástér hátsó traktusában elhelyezett üzemi funkciók elhelyezése igen előnyös, a fölöttük javasolt vasúti épületek esetében azonban - a motorszínhez való kedvezőtlen közelség okán – azok tömegének csökkentését vagy áthelyezését javasoljuk.

- A technológiai üzemi helyiségek (jelfogó helyiség, áramellátó helyiség, távközlési szerelvényszoba stb.) méretei az alkalmazandó technológiától függően változhatnak.
- A vasútüzemi technológiához szükséges felsővezetékek és kábelek elvezetése, a hangos, statikus és dinamikus utastájékoztatás, illetve a vasúti térvilágítás elemei a pályaművön nem láthatók, de a továbbtervezés esetén mindezen elemek egységes rendszerbe illesztése szükséges.

9.3. Záró rendelkezések

A Bíráló Bizottság felhívja a Kiírót, hogy a Tervpályázati rendelet 27. § (4) bekezdése szerint a díjazott és a megvételben részesült pályaművek tekintetében a felhasználási jogok átruházására vonatkozó szerződéseket a tervezőkkel kösse meg.

Végezetül a Bíráló Bizottság felhívja a Kiíró figyelmét, hogy a jelen Zárójelentés – mint a szakmai bírálatokat rögzítő dokumentum – elkészítésekor a benyújtott pályaművek alkotóinak adatait a Titokgazda még nem ismertette. Amennyiben a Kormányrendelet 12.§ (3) bekezdése vagy 13.§-a szerinti kizáró ok az első díjazott pályamű szerzőjének kiléte után merül fel, vagy a közbeszerzési eljárás az első díjazottal ellehetetlenül, a Tervpályázati rendelet 26.§ (2) pontja alapján a Bíráló Bizottság ajánlása szerint, a további díjazottakkal ne kerüljön sor hirdetmény nélküli tárgyalásos eljárásra.

A Bíráló Bizottság egyetértő döntése alapján a titokgazda a jogi képviselőnek felfedte a díjazott és megvételben részesített pályaművek szerzőinek kilétét, aki tájékoztatta az eredményről a Bíráló Bizottság tagjait.

Budapest, 2022. március 24.

A Bíráló Bizottság tagjai a Bíráló Bizottság és Szakértők Munkarendjének 19. pontja alapján a Zárójelentéshez hozzájárulásukat rögzített, visszakereshető és azonosítható elektronikus úton adták meg.

Dr. Fürjes Balázs Elnök	**Füleky Zsolt** Társelnök	**Vitézy Dávid** Társelnök
Iványi Gyöngyvér	**Dr. Mosóczi László**	**Szetei-Szőke Marianna**
Erő Zoltán	**Győrffy Máté**	**Rab Judit**
Massányi Katalin	**Anthony Gall**	**Csillag Katalin**
Molnár László	**Dományi Bálint**	**Somodi László**
Tóth Csaba	**Z. Halmágyi Judit**	**Anthony Dewar**
Mojmir Nejezchleb	**Szalay Tihamér**	**Fegyverneky Sándor**

1. számú melléklet: Országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes vélemény



MINISZTERELNÖKSÉG

GULYÁS GERGELY
miniszter

TKF-71/424/1/2022

Országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes vélemény

A „Nyugati Pályaudvar és Környezetének Megújítása" tárgyban kiírt építészeti tervpályázat díjazásra és megvételre szánt pályaműveinek köréről

A kiíró elnevezése:	Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt.
A kiíró székhelye:	1027 Budapest, Horvát utca 14-26.
A tervezett építési beruházás által érintett ingatlan címe, helyrajzi száma:	1062 Budapest VI. kerület, Teréz körút 55-57. Hrsz.:28224/51

A településfejlesztésért és településrendezésért felelős miniszter 020/2022 számú, országkép - és településképvédelmi szempontú előzetes véleménye:

A díjazásra és megvételre szánt pályaművek körével kapcsolatban az előzetes településképi hozzájárulást megadom.

Indokolás

A „Nyugati Pályaudvar és Környezetének Megújítása" tárgyban a Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt., mint a főváros és agglomerációjának közlekedés- és városfejlesztési beruházásaiért felelős állami szervezet – kétfordulós nemzetközi építészeti tervpályázatot írt ki, a Nyugati pályaudvar műemléki rekonstrukciójának és felszín alatti bővítésének tervezési feladataira vonatkozóan. A tervpályázati eljárásokról szóló 310/2015. (X. 28.) Kormányrendelet 25. § (3a) és (3b) bekezdései alapján a kiíró kérelmezte a megvételre javasolt pályaművek körét bemutató dokumentáció Országkép- és településképvédelmi szempontú előzetes véleményezését.

A településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) 23/I. § meghatározottak alapján a pályaművekről megállapítható, hogy az ismertetett építészeti koncepcióik kielégítik a településkép védelméről szóló 2016. évi LXXIV. törvény 2. § (1)-ben rögzített célokat, ezért a pályázat zárójelentésének megfogalmazásához az előzetes településképi hozzájárulást megadom.

Budapest, 2022. március „23."

Gulyás Gergely

Miniszterelnökség Vezető Miniszter

1055 Budapest, Kossuth Lajos tér 2-4. Telefon: +36 (1) 896 7895, +36 (1) 896 0017 E-mail: miniszter[illegible].gov.hu

2. számú melléklet: A bírálati sorszám alapján a titokgazda által beazonosított, díjazott és megvételben részesített pályaművek szerzőinek felsorolása

PÁLYÁZATI KÓD	PÁLYÁZATI BEADÁSI SZÁM	HELYEZÉS VAGY MEGVÉTEL	PÁLYÁZÓ	EGYÜTTMŰKÖDŐ TERVEZŐ, SZAKÉRTŐ
NTP_01	BESZ_903410	**II. HELYEZETT**	**ALBERT WIMMER ZT-GMBH**	BOLLINGER UND GROHMANN ZT GMBH AXIS INGENIEUR-LEISTUNGEN ZT GMBH TRANSSOLAR ENERGIETECHNIK GMBH YEWO LANDSCAPES GMBH
NTP_02	BESZ_127716		**BENTHEM CROUWEL INTERNATIONAL B.V**	
NTP_03	BESZ_252483		**FOSTER + PARTNERS LIMITED**	
NTP_04	BESZ_312320	**II. HELYEZETT**	**AREP ARCHITECTES AREP**	ÉPÍTÉSZ STÚDIÓ KFT.
NTP_05	BESZ_921387	**MEGVÉTELBEN RÉSZESÜLT**	**KENGO KUMA & ASSOCIATES, INC.** **M-TEAMPANNON KFT.**	
NTP_06	BESZ_885008		**JOHN MCASLAN + PARTNERS LTD.**	
NTP_07	BESZ_883505		**CRUZ Y ORTIZ ARQUITECTOS, S.L.P** **ESTUDIO LAMELA S.L.P** **SZÁNTÓ & MIKÓ ÉPÍTÉSZEK KFT.**	

PÁLYÁZATI KÓD	PÁLYÁZATI BEADÁSI SZÁM	HELYEZÉS VAGY MEGVÉTEL	PÁLYÁZÓ	EGYÜTTMŰKÖDŐ TERVEZŐ, SZAKÉRTŐ
NTP_08	BESZ_111180	**III. HELYEZETT**	**ZAHA HADID LIMITED** **FINTA ÉS TÁRSAI ÉPÍTÉSZ STÚDIÓ KFT.** **BURO HAPPOLD LIMITED** **ABUD MÉRNÖKIRODA KFT.** **LAND ITALIA SRL**	
NTP_09	BESZ_380079	**I. HELYEZETT**	**GRIMSHAW INTERNATIONAL LIMITED**	NAUTES ARCHITECTS WSP VOGT TURNER & TOWNSEND
NTP_10	BESZ_564202		**SWECO ARCHITECTS AB / GATEWAYS**	
NTP_11	BESZ_628158		**OVE ARUP & PARTNERS INTERNATIONAL LIMITED**	DVM GROUP
NTP_12	BESZ_327353		**HAWKINS & BROWN ARCHITECTURE LTD.** **PLANT – ATELIER PETERKIS KFT.**	